NOTICE D'INSTRUCTIONS REVO 3.3 1/10 Réf. TRX5309

Importé en France par :
Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Made in TAIWAN
Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Email : mrcfrance@mrcmodelisme.com

Page 2
INTRODUCTION
3 AVANT DE COMMENCER
4 MESURES DE SECURITE
5 OUTILS, EQUIPEMENT FOURNI ET REQUIS
6 ANATOMIE DU 1/10 REVO 3.3
7 DEMARRAGE RAPIDE : ALLER A L'ESSENTIEL
8 RADIOCOMMANDE TRAXXAS TQi 2,4GHz
16 MOTEUR TRX 3.3
30 PILOTER VOTRE MODELE
31 REGLAGES DE BASE
37 MAINTENANCE DE VOTRE MODELE
39 GUIDE DES REGLAGES AVANCES
40 GUIDE DE LA CONFIGURATION AVANCEE DE LA TQi 2,4GHz

Nous vous remercions pour votre achat du JATO 3.3. Le plus suspendu de tous les Monster Truck Innovation monstrueuse, polyvalence à toute épreuve, et dimensions gargantuesques sont livrées rassemblées dans un même truck comme seul Traxxas sait le faire. Dorénavant plus que jamais, le nouveau Revo 3.3 est à l'apogée des performances des Monster Trucks, il est le porte étendard de l'innovation de pointe et il fait preuve d'une aptitude illimitée que les autres véhicules n'ont pas. Le nouveau Revo 3.3. est un pure monstre d'une agressivité inhérente à sa structure et doté d'un regard des plus méchants. Il est extrêmement polyvalent, équipé d'une transmission très résistante avec boîte de vitesse et marche arrière que vous pouvez actionner via l'interrupteur de votre émetteur. Le système électronique de contrôle de la transmission vous garantit la sécurité, la fiabilité et la douceur lors du passage de vitesse. La nouvelle radiocommande TQi vous permet de contrôler parfaitement votre modèle grâce à la technologie 2,4GHz qui ne nécessite plus de quartz et ainsi vous n'aurez plus le risque de subir des interférences. Le nouveau Revo 3.3 est 100% prêt-à-rouler, même la pipette de remplissage, le pack d'accus NiMH de réception, et le système « EZ-Start » sont fournis. Et ce n'est pas tout puisque les chargeurs, l'huile à filtre à air, les chauffe-bougie, les outils de précision, etc. sont également dans la boîte !Nous vous remercions d'avoir choisi TRAXXAS. Nous travaillons pour vous fournir toute satisfaction. Prenez plaisir avec votre JATO 3.3.
Nous savons que vous êtres exaltés à l'idée de faire rouler votre JATO 3.3 sur la piste, mais il est très important que vous preniez du temps pour lire ce manuel d'instructions. Ce manuel contient toutes les procédures de réglage rodage qui vous permettra d'atteindre les performances incroyables que les ingénieurs de TRAXXAS ont mis dans le JATO 3.3. **Même si vous êtes un modéliste expérimenté, il est important de lire, et appliquer les procédures de ce manuel JATO 3.3 est conçu avec des technologies dans le moteur, les suspensions, les transmissions avec lesquelles vous pourriez ne pas être habitué. Faites particulièrement attention aux recommandations concernant le carburant et le rodage du moteur.** La conception avancée du moteur de compétition TRX 3.3 fait qu'il a une procédure de rodage spécifique développée pour obtenir les meilleures performances. Utiliser les procédures traditionnelles réduit les performances et la durabilité.

Soutien à la clientèle de Traxxas
Le soutien à la clientèle de Traxxas vous accompagne dans chaque étape de la procédure. Voir la page suivante pour apprendre les moyens de communiquer avec nous et vos options en matière de soutien.

Démarrage rapide
Ce manuel est prévu d'une trajectoire de démarrage rapide qui décrit les procédures nécessaires pour rendre opérationnel le modèle dans les plus courts délais. Si vous êtes un passionné expérimenté de modèles radiocommandés, vous la trouverez utile et rapide. Lisez bien tout le manuel pour vous renseigner sur des procédures importantes de sécurité, d'entretien et de réglage. Allez à la page 7 pour commencer.

Page 3
AVANT DE COMMENCER
Lisez bien et suivez toutes les instructions dans le présent manuel et les matériaux accessoires pour empêcher que le modèle soit endommagé. Le non-respect des présentes instructions sera considéré comme abus et/ou négligence.
Avant d'utiliser le modèle, lisez ce manuel en entier et examinez soigneusement le modèle. Si, pour quelque raison que ce soit, vous décidez que le modèle n'est pas ce que vous vouliez, ne continuez pas l'installation. **Si le produit a été utilisé de quelque manière que ce soit, votre marchand d'agrément ne peut absolument pas en accepter le retour ou l'échange.**

AVERTISSEMENTS, CONSEILS UTILES, & RENVOIS
Dans le présent manuel, les avertissements et les conseils utiles seront marqués par les icônes ci-dessous. Ne manquez pas de les lire !
! Un avertissement important au sujet de la sécurité des personnes ou des moyens d'éviter d'endommager le modèle et ses composants.
i Conseil spécial de Traxxas pour rendre les choses plus faciles et plus amusantes.
-> Vous renvoie à une page portant sur un sujet apparenté.

SUPPORT
Si vous avez des questions concernant le modèle ou son fonctionnement, appelez Model Racing Car au : 01.49.62.09.60
Le support technique est disponible pour répondre au téléphone du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00.
Vous pouvez également contacter le support client par e-mail à l'adresse suivante : mrcfrance@mrcmodelisme.com

Page 4
MESURES DE SECURITE
! Toutes les instructions et les mesures décrites dans le présent manuel doivent être observées strictement pour assurer l'utilisation sécuritaire du modèle.
! Ce modèle n'est pas destiné à l'usage des enfants sous l'âge de 16 ans non surveillés par un adulte responsable.

Chez TRAXXAS, nous désirons tous que vous preniez plaisir avec notre nouveau JATO. Utilisez votre JATO avec bon sens et attention, ce sera passionnant, sécurisant et amusant pour vous et votre entaerage. Si vous n'utilisiez pas votre JATO de manière responsable et sécuritaire, vous pourriez causer des accidents et des blessures sérieuses. Les précautions formulées dans ce manuel doivent être suivies strictement pour vous assurer une utilisation en tout sécurité. Vous seul, devez savoir si les recommandations sont suivies et les précautions prise.

POINTS IMPORTANTS A MEMORISER
- JATO 3.3 est très rapide ! JATO 3.3 est conçue pour des utilisateurs expérimentés avec un haut niveau de pilotage. Le moteur de compétition TRX 3.3 est extrêmement puissant et nécessite un pilotage compétant pour le contrôler.
- Les enfants de moins de 16 ans, ou les pilotes débutants ne doivent pas pilotes leJATO 3.3 sans la supervision d'un adulte responsable et compétant.
- Le carburant pour modèles réduits est dangereux et toxique. Suivez les recommandations incendies sur le bidon. Le carburant est toxique pour les humains et les animaux. Boire du carburant peut rendre aveugle et est mortel. Manier avec attention.
- Le carburant, spécialement dans une pipette, peut ressembler à une boisson rafraîchissante pour un enfant gardez le carburant hors de portée des enfants en toutes circonstances. Ne pas laisser des bidons sur le sol ou les enfants pourraient l'atteindre pendant que vous pilotez.
- Le carburant est inflammable – Ne pas fumer, faire des étincelles, du feu a proximité du carburant ou de ses valeurs.
- Le moteur, les freins, l'échappement peuvent devenir extrêmement chauds durant leur utilisation. Faites attention à ne pas toucher ces éléments lors d'un ravitaillement en carburant ou juste après l'arrêt du véhicule.
- Une exposition prolongée au gaz d'échappement peut être nuisible. Evitez de respirer les gaz d'échappement. Utilisez votre JATO 3.3 à l'extérieur dans un espace aéré. Ne pas faire tourner le moteur en intérieur.

- N'utilisez pas votre REVO 3.3 de nuit ou lorsque votre contact visuel peut être perdu ou détérioré.
- N'utilisez pas votre REVO 3.3 au milieu d'une foule ou d'un passage piétonnier conséquent. Le REVO 3.3 est très rapide et pourrait blesser ceux qui ne sont pas attentif à sa présence. Gardez les enfants à distance du lieu d'utilisation.
- Puisque le REVO 3.3 est contrôlé par radio, il peut être sujet aux interférences de la part de nombreuses sources. Les interférences radio peuvent causer une perte de contrôle momentanée, gardez une marge de manœuvre dans toues les directions autour de vous par éviter les collisions.
- Ne pas enrouler le fil d'antenne, cela peut réduire la portée.
- Le moteur est bruyant. Si le bruit vous indispose portez des protections d'oreilles. Prenez en considération votre entourage ou voisinage en ne roulant pas tôt le matin ou tard le soir.
- Ne coupez pas votre antenne au maximum pour avoir la plus grande portée. Enrouler l'antenne doit être évité.
- Ne sortez pas l'antenne de la carrosserie sans la protection d'un tube d'antenne car suite à un accident l'antenne pourrait être coupé et la portée réduite.
- **Le plus important est de toujours faire faire preuve de bon sens.**

LES BATTERIES ET LEURS CHARGES

Votre modèle utilise des batteries rechargeables qui doivent être manipulées avec soin pour leur sécurité et leur durée de vie. Assurez-vous de lire et de suivre toutes les instructions et précautions pour charger et entretenir les batteries. Il est de votre responsabilité de charger et de prendre soin correctement des packs d'accus. En plus des instructions de votre batterie et de son chargeur, trouvez ci-dessous des conseils à garder en mémoire.

• Utilisez le chargeur fourni pour charger la batterie incluse. Référez-vous au paragraphe de la page 22.
• Ne laissez jamais une batterie se charger sans surveillance.
• Enlevez la batterie du modèle lorsque vous désirez la charger.
• Débranchez toujours la batterie du contrôleur électronique de vitesse lorsque le modèle n'est pas utilisé ou lorsqu'il est entreposé ou transporté.
• Laissez la batterie refroidir entre deux fonctionnements (avant de la charger).
• Les enfants doivent être accompagnés d'un adulte responsable pour superviser la charge et la manipulation des batteries.
• N'utilisez pas de packs d'accus qui ont été endommagés.
• N'utilisez pas de packs d'accus dont le câblage a été endommagé, dont les fils ont été mis à nu ou si les connecteurs ont été endommagés.
• Utilisez uniquement des chargeurs destinés à charger des batteries NiMH (tel que le chargeur Traxxas EZ-Peak, référence TRX3030X). Ne tentez pas de les charger avec un courant supérieur à 1 ampères.
• Ne mettez pas la batterie en court-circuit. Cela pourrait provoquer un incendie et de sévères dommages à la batterie.
• Ne brûlez pas ou ne percez pas les batteries. Des matériaux toxiques pourraient s'en extraire. Si vos yeux ou votre peau sont en contact, nettoyez-les abondamment avec de l'eau.
• Stockez vos packs d'accus dans un lieu sec, éloignés des sources de chaleur et des rayons du soleil.
• Les batteries au Nickel Métal Hydride doivent être recyclées ou être éliminées correctement.

Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques

(Applicable dans les pays de l'Union Européenne et aux autres pays européens disposant de systèmes de collecte sélective)

Ce symbole sur le produit ou sa documentation indique qu'il ne doit pas être éliminé en fin de vie avec les autres déchets ménagers. L'élimination incontrôlée des déchets pouvant porter préjudice à l'environnement ou à la santé humaine, veuillez le séparer des autres types de déchets et le recycler de façon responsable. Vous favoriserez ainsi la réutilisation durable des ressources matérielles.

Les particuliers sont invités à contacter le distributeur leur ayant vendu le produit ou à se renseigner auprès de leur mairie pour savoir où et comment ils peuvent se débarrasser de ce produit afin qu'il soit recyclé en respectant l'environnement.

Les entreprises sont invitées à contacter leurs fournisseurs et à consulter les conditions de leur contrat de vente. Ce produit ne doit pas être éliminé avec les autres déchets commerciaux.

Page 5

OUTILS, EQUIPEMENT FOURNI ET REQUIS

Votre modèle est livré avec un ensemble d'outils métriques. Vous aurez besoin d'acheter d'autres accessoires pour faire fonctionner et entretenir votre modèle que vous trouverez chez votre détaillant.

OUTILS FOURNIS ET EQUIPEMENT

Clé pour amortisseur
Clé plate 8mm pour slipper
Clé plate 5mm pour biellette à pas inversé
Outil multifonction
Clé 4 branches
Clé bougie
Bougie
Clé à molette 17mm
Clé "L" de 1,5mm
Clé "T" de 2,0mm
Clé "L" de 2,5mm
Clé "T" de 2,5mm
Basculeurs et ressorts d'amortisseurs
Filtre à air
Rotules et cales de réglage de suspension
Chargeur de batterie NiMH
Chargeur de batterie RX
Batterie de propulsion 7 éléments NiMH
Batterie RX
Pipette à carburant

EQUIPEMENT REQUIS (Vendu séparément)

Carburant
4 Piles alcalines de type AA
Huile after run pour protéger le moteur de la corrosion
Tournevis plat pour les réglages
Huile pour fitre à air

-> Pour plus d'informations sur les batteries, rendez-vous à la section Utilisez de bonnes batteries à la page 10.

i – Equipement recommandé

Ces éléments ne sont pas requis pour faire fonctionner votre modèle mais il est idéal de les avoir dans sa caisse à outils :

• Une paire de lunettes de protection
• De la colle cyanoacrylate rapide spécial caoutchouc pour les pneus
• Un couteau de modéliste
• Un cutter et/ou un ciseau à lexan
• Un tournevis cruciforme
• Un fer à souder

Pages 6

ANATOMIE DU REVO 3.3

Moteur EZ-Start
Arceau de roulis
Moteur de compétition TRX3.3
Coude d'échappement
Durite de carburant
Durit de pressurisation
Prise EZ start
Support Pare-choc
Support d'échappement
Support de carrosserie
Résonateur
Pince coupe moteur
Réservoir à carburant
Différentiel arrière
Bouchon de réservoir
Tringlerie gaz/frein
Couronne de transmission
Slipper
Poignée d'ouverture du bouchon de réservoir
Support d'antenne
Bouchon d'accès
Filtre à air
Servo de changement de vitesse (à l'intérieur du boîtier)
Tringlerie de changement de vitesse
Châssis
Transmission
Disque de frein
Boîtier du récepteur
Batterie
Réglage du frein
Prise de charge (en dessous)
Moyeu hexagonal
Pivot à rotule
Support d'essieu
Servo de direction
Triangle de suspension avant
Biellette
Basculeur
Plaque de protection
Pare-choc
Différentiel
Cellule
Amortisseur hydraulique
Dispositif de réglage de la précharge desressorts
Servo de direction
Interrupteur On/Off
Tirant (Tendeur)
Module électronique de changement de vitesse OptiDrive

Page 7

DEMARRAGE RAPIDE : ALLER A L'ESSENTIEL

Ce guide est une vue d'ensemble des procédures pour faire fonctionner vote Nitro 4-TEC de l'ouverture de la boite, au rodage, et aux réglages de votre moteur. Consultez les pages indiquées pour chaque étape détaillée. Regardez le logo de démarrage rapide situé en bas des coins des pages de démarrage rapide.

☐ **1. Lire les mesures de sécurité de la page 4**

Pour votre propre sécurité, prenez conscience que la négligence et la mauvaise utilisation peut nuire à autrui.

☐ **2. Chargez votre batterie de démarrage • Voir la page 23**

Le système EZ-Start nécessite une batterie bien chargée (incluse).

☐ **3. Charge de la batterie de réception • Voir la page 10**

La batterie est déjà installée dans le camion

☐ **4. Installez les batteries dans l'émetteur • Voir la page 10**

L'émetteur nécessite 4 piles alcalines de type AA ou des batteries rechargeables.

☐ **5. Installez la batterie de démarrage • Voir la page 24**

Installez et connectez la batterie de démarrage dans le boîtier EZ start.

☐ **6. Mettez sous tension le système radio • Voir la page 11**

Prenez l'habitude de mettre sous tension l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.

☐ **7. Vérifier le fonctionnement du servo • Voir la page 12**

Assurez-vous que le servo de direction fonctionne correctement.

☐ **8. Tester la portée du système radio • Voir la page 13**

Suivez cette procédure pour vous assurer que votre système radio fonctionne correctement à distance et qu'il n'y a aucune interférence émise par des sources externes.

☐ **9. Remplissage du réservoir • Voir la page 21**

Utilisez la pipette pour remplir le réservoir.

☐ **10. Connectez le boîtier EZ Start sur le modèle • Voir la page 24**

Apprenez la bonne manière d'utiliser le système du démarrage EZ Start.

☐ **11. Démarrez le moteur • Voir la page 25**

Apprenez la procédure correcte de démarrage.

☐ **12. Rodez votre moteur • Voir lapage25-26**

Suivez exactement les instructions de rodage pour assurer performance et durée de vie à votre moteur.

☐ **13. Réglez votre moteur • Voir la page 27**

Apprenez à régler les pointeaux de mélange pour des performances optimales.

☐ **14. pilotez votre Jato • Voir la page 30**

Apprenez à utiliser votre vote de vitesse ainsi que les précautions nécessaires au pilotage.

☐ **15. Entretenir votre modèle • Voir la page 37-38**

Respectez ces étapes essentielles à la maintenance des performances de votre modèle et gardez-le en excellente condition de fonctionnement.

! – Le guide de démarrage rapide n'est pas conçu pour remplacer l'ensemble des instructions de fonctionnement décrites dans ce manuel. Veuillez lire l'intégralité de ce mode d'emploi afin de prendre connaissance de toutes les instructions pour utiliser et entretenir correctement votre modèle.
- Regardez le logo de démarrage rapide situé en bas des coins des pages de démarrage rapide.

Page 8

i Pour éviter la perte de la portée radio, ne nouez ni ne coupez le fil noir, ne pliez ni ne coupez la pointe métallique et ne pliez ni ne coupez le fil blanc au bout de la pointe métallique.

INTRODUCTION

Votre modèle comprend le plus récent transmetteur TQi de 2,4GHz de Traxxas avec la fonction Mémoire du Modèle de Traxxas Link™. La conception facile à utiliser du transmetteur provoque le plaisir instantané des passionnés des véhicules radicommandés et, en outre, offre toute une série de fonctions de réglages professionnels pour les utilisateurs avancés - ou pour tous ceux qui sont intéressés à mettre à l'épreuve le rendement de leur modèle. Les canaux de direction et d'accélération sont ajustables grâce aux fonctions exponentiel, point limite et réglage secondaire. Il y a aussi une fonction de taux double de direction et freinage. Beaucoup des fonctions avancées sont commandées par le bouton multifonctionnel, qui peut être programmé pour contrôler des fonctions diverses. Les instructions détaillées (page 43) et l'arbre de menu (page 45) présents dans ce manuel vous aident à comprendre et utiliser les fonctions avancées du nouveau système radio TQi 2,4GHz. Pour des renseignements supplémentaires et des vidéos savoir-faire, visitez Traxxas.com.

TERMINOLOGIE DU SYSTEME RADIO ET ELECTRIQUE

Veuillez vous familiariser avec les termes utilisés par rapport aux systèmes radio et électrique. Ils reviendront souvent à travers le présent manuel. Une explication détaillée de la terminologie et des fonctions de votre nouveau système radio commence à la page 39.

Modulation à spectre étalé de 2,4GHz - Ce modèle est équipé de la dernière technologie en matière de radiocommande. À la différence des systèmes AM et FM qui fonctionnent avec des cristaux de fréquence et sont prédisposés à des conflits de fréquence, le système TQi 2,4 GHz choisit automatiquement une fréquence ouverte et assure une résistance supérieure au brouillage et aux «parasites».

Courant - Le courant est une mesure du flux d'électricité passant à travers des dispositifs électroniques, normalement exprimée en ampères. Si vous associez un fil électrique à un tuyau d'arrosage, le courant indique combien d'eau traverse le tuyau.

Bande de fréquence - La radiofréquence utilisée par le transmetteur pour envoyer des signaux au modèle. Ce modèle fonctionne en modulation à spectre étalé à séquence directe de 2,4GHz.

mAh – Ce terme est l'abréviation pour milliampère heure. C'est une mesure indiquant la capacité des packs d'accus. Plus le chiffre est élevé, plus longue sera l'autonomie de la batterie.

Position neutre - La position de repos que les servos cherchent lorsque les commandes du transmetteur sont au neutre.

NiCad - Abréviation pour cadmium-nickel. Ce sont les toutes premières piles rechargeables.Les piles NiCad ont une haute capacité de gestion du courant, une grande capacité de stockage et peuvent durer jusqu'à 1000 cycles de charge. Il faut observer les procédures de charge pour réduire le risque d'apparition d'un «effet de mémoire» et raccourcir la durée de fonctionnement.

NiMH - Abréviation pour l'hydrure de nickel-métal. Les piles NiMH rechargeables sont adaptées au haut courant et très résistantes à l'effet de «mémoire». En général, les piles NiMH ont une capacité de stockage plus grande que les piles NiCad. Elles peuvent durer jusqu'à 500 cycles de charge. Un chargeur de crête conçu pour les piles NiMH est nécessaire pour le meilleur rendement.

Récepteur - L'unité radio à l'intérieur du modèle qui reçoit les signaux du transmetteur et les retransmet aux servos.

Servo - Petite unité motrice du modèle qui actionne le mécanisme de direction.

Emetteur – La radiocommande à volant est destinée à envoyer les instructions de gaz et de direction à votre modèle.

Trim – C'est un réglage « peaufiné » de la position neutre des servos. Il se réalise en ajustant les potentiomètres des gaz et de la direction situés sur la face avant de l'émetteur. Remarque : le potentiomètre multi-fonctions peut-être programmé pour ajuster, par exemple, le trim de gaz.

Système radio 3 voies – Le système radio est composé d'un récepteur, d'un émetteur et de servos. Le système utilise 3 voies : une voie pour faire fonctionner les gaz et une voie pour faire fonctionner la direction et une pour boîte de vitesse.

MESURES DE SECURITE IMPORTANTES PORTANT SUR LE SYSTEME RADIO

- Pour obtenir la portée maximale, orientez toujours l'avant du transmetteur vers le modèle.
- Ne nouez pas le fil d'antenne du récepteur. Tout noeud sur le fil d'antenne en diminue la portée.
- NE COUPEZ aucune partie du fil d'antenne du récepteur. Couper l'antenne en réduit la portée.
- Étendez le fil d'antenne du modèle aussi loin que possible pour obtenir la portée maximale. Il n'est pas nécessaire d'étendre le fil d'antenne hors de la carrosserie, mais il faudrait éviter d'emballer ou d'enrouler le fil d'antenne.
- N'étendez pas le fil d'antenne en dehors de la carrosserie sans le protéger d'un tube d'antenne, autrement le fil peut être coupé ou endommagé, diminuant ainsi la portée de l'antenne. Nous vous recommandons de garder le fil à l'intérieur de la carrosserie (dans le tube d'antenne) pour éliminer le risque de dommages.

Page 9

Ce modèle est muni du plus nouveau transmetteur TQi de 2,4GHz avec mémoire du modèle de Traxxas Link™. Le transmetteur dispose de deux canaux par l'intermédiaire desquels il commande l'accélération et la direction. Le récepteur à l'intérieur du modèle a 3 canaux de sortie. Votre modèle est muni de 2 servos et d'un récepteur.

EMETTEUR TQ 2,4GHz ET RECEPTEUR

Bouton de réglage
Réglage du neutre
Volant
Témoin LED rouge/vert (Voir plus de renseignements à la page 44)
Bouton de menu
Réglage de la direction
Bouton multifonctionnel
Port d'expansion de capteur**
Bouton de connexion
Accélérateur
LED
Interrupteur on/off
Logement des piles

SCHEMA DU BRANCHEMENT DU MODELE

Câble de charge
Batterie
Antenne
Interrupteur on/off
Récepteur
Servo de direction
Servo de boîte de vitesse
Opti Drive
Servo de gaz
(module de changement de vitesse)
Vers la transmission (Capteur Opti Drive)

** Port de capteur accessoire à utiliser avec la base d'arrimage du TQi (voir plus de renseignements sur Traxxas.com et dans les matériels fournis)

i Si l'indicateur d'alimentation n'est pas allumé vert, vérifiez la polarité des piles. Vérifiez que les piles rechargeables sont entièrement chargées. Si vous voyez tout autre signal clignotant du témoin LED, référez-vous au diagramme à la page 44 pour en identifier le code.

i **Utiliser les bonnes piles** - Votre transmetteur utilise des piles AA. Utilisez des piles alcalines toutes neuves ou des piles rechargeables telles que les piles NiMH (hydrure de métal-nickel) dans le transmetteur. Vérifiez que des piles rechargeables sont entièrement chargées selon les instructions du fabricant.
Si vous utilisez des piles rechargeables dans le transmetteur, tenez compte du fait que lorsqu'elles commencent à se décharger, elles perdent l'énergie plus rapidement que les piles alcalines habituelles.
Attention : Arrêtez le modèle au premier signe que les piles sont faibles (le voyant rouge du transmetteur clignote) pour éviter d'en perdre le contrôle.

! – Lorsque les batteries rechargeables commencent à perdre leur puissance, elles vont s'épuiser beaucoup plus rapidement que des piles sèches alcalines. Arrêtez-vous immédiatement dès les premiers signes de faiblesse des batteries. N'éteignez jamais l'émetteur tant que le pack d'accus reste branché. En effet le modèle peut se rendre hors de contrôle.

Page 10

INSTALLER DES BATTERIES DANS L'EMETTEUR

Votre émetteur TQi 2,4GHz utilise 4 batteries de type AA. Le compartiment est situé sous le socle de l'émetteur.
1. Retirez le couvercle du compartiment à batteries en pressant sa languette et en le faisant glisser pour l'ouvrir.
2. Installez les batteries en respectant les polarités indiquées dans le compartiment.
3. Réinstallez le couvercle du compartiment à batteries. Celui-ci doit se clipper lors de la fermeture.
4. Mettez sous tension l'émetteur et vérifiez l'indicateur du statut. La LED doit s'allumer en vert.

Si le voyant de mise en route clignote, les piles de l'émetteur sont faibles ou déchargées, voir mal installées. Remplacez les par des piles neuves. Le voyant n'indique pas un niveau de charge des batteries installées dans le modèle. Référez-vous à la section de Dépannage à la page 28 pour plus de renseignements sur les codes du témoin LED du transmetteur.

Recharge de la batterie de réception

Pour alimenter le système de radio de votre modèle REVO 3.3, celui à est équipé une batterie rechargeable de 5 éléments Ni-Mh. La batterie de réception doit être complètement charge avant utilisation. Le chargeur fourni possède un système de détection qui arrête le chargeur automatiquement lorsque la batterie est complètement chargée (cela prend 3 à 4 heures). L'REVO3.3 possède une prise de charge de sorte que vous n'avez pas à sortir la batterie du modèle pour la recharger. Suivez la procédure pour recharger la batterie avant utilisation du modèle.
1. Branchez le chargeur sur une prise murale facile d'accès ou vous pouvez contrôler la batterie. Eviter de placer la batterie sur le sol ou un endroit ou quelqu'un pourrait l'endommage ou la débrancher. Lorsque le chargeur est branché, la LED s'allume vert indiquant qu'il est prêt pour la charge.
2. Branchez la sortie du chargeur dans la prise de change du modèle située sous l'avant à droite la prise de charge est protégée par un capuchon en caoutchouc.
3. La LED du chargeur s'allume rouge indiquant le processus de charge.
4. Lorsque la LED devient verte, la batterie est complètement chargée et prête à l'utilisation.
5. Débranchez le chargeur du modèle et de la prise murale. Remettez le capuchon en caoutchouc sur la prise de charge du modèle.

Page 11

Entretien de la batterie

Quelques précautions sont nécessaires pour maintenir les performances de la batterie rechargeable de votre modèle. Une mauvaise utilisation peut occasionner des blessures ou des dommages à votre modèle.
- N'utilisez que des chargeurs pour batteries Ni-MH (tel le chargeur TRX3030X). Ne pas dépasser un courant de charge supérieur à 1 Ampère.
- Ne pas court-circuiter la batterie. Cela peut causer des brûlures ou endommager la batterie.
- Ne pas percer ou jeter au feu la batterie. Elle contient des éléments toxiques. Si il y a contact avec les yeux ou la peau, rincez avec de l'eau.
- Stockez la batterie dans un endroit sec loin d'une source de chaleur ou des rayons solaires.
- Les batteries Ni-MH doivent être recyclées et éliminées de manière adaptée.
- Ne déchargez jamais complètement votre batterie de réception où vous l'endommageriez. N'utilisez pas de déchargeurs avec votre batterie. Stockez votre batterie avec au moins 25% de sa charge. Arrêtez de piloter et rechargez dès que vous sentez que la tension de la batterie est faible.
- Après avoir branché une batterie complément déchargée sur le chargeur, cela peut prendre jusqu'a 15 secondes au chargeur pour détecter la batterie et débuter la charge. Pour débuter la charge immédiatement, branchez la batterie dans le chargeur puis le chargeur dans la prise murale.

REGLES POUR LA RADIO

- Mettez sous tension votre émetteur en premier et éteignez-le en dernier. Cette procédure vous aidera à éviter que votre émetteur ne reçoive un signal émis par un autre émetteur, ou d'une autre source et de ce fait de perdre le contrôle de votre modèle. Votre modèle est muni d'un sytème « fail-safe » pour éviter ce genre de mésaventure mais avant tout la meilleure protection contre ce type de déconvenue est d'allumer l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.
- Afin réaliser la liaison entre l'émetteur et le récepteur, ce dernier doit être mis sous tension au moins 20 secondes avant que l'émetteur soit allumé. La LED de l'émetteur va clignoter en rouge rapidement pour indiquer l'échec de la liaison. Si vous avez ratez cette procédure, éteignez l'émetteur et recommencez de nouveau.
- Allumez toujours l'émetteur et le récepteur avant de démarrer le moteur. Ne jamais couper la radio pendant que le moteur tourne. Le bouton ON/OFF du véhicule, allume et éteinte le récepteur. Il n'arrête pas le moteur.
- Utilisez toujours dans votre système de radiocommande de nouvelles piles ou des batteries chargées récemment. Des batteries qui sont faibles limiteront automatiquement les signaux radio entre l'émetteur et le récepteur. Une perte de signal radio pourra provoquer la perte de contrôle de votre modèle.

1 – Tout d'abord mettez sous tension votre émetteur. 2 – Branchez la batterie. 3 – Mettez sous tension le modèle

! – Rappelez-vous de toujours mettre sous tension l'émetteur TQI en premier et de l'éteindre en dernier. Ceci afin d'éviter tout dommage à votre modèle.

i Sécurité intégrée automatique - Le transmetteur et le récepteur TQi sont munis d'un système de sécurité intégrée automatique qui n'a pas besoin d'être programmé par l'utilisateur. En cas de perte ou de brouillage du signal, l'accélérateur revient au neutre et la direction
maintient la dernière position commandée. Si la sécurité intégrée s'active pendant que vous utilisez le modèle, apprenez pourquoi le signal a été coupé et résolvez le problème avant de remettre en marche le modèle.

Page 12

REGLAGES DE BASE DE LA RADIOCOMMANDE

Réglage du neutre des gaz

Le réglage du neutre des gaz est situé sur le devant de l'émetteur et modifie la course de la gâchette des gaz. Modifiez ce réglage en pressant cet interrupteur et en faisant glisser sur la position désirée. Il y a deux réglages de disponibles :

50/50 : Il permet d'obtenir une course équivalente pour la marche avant et pour la marche arrière
70/30 : Il permet d'obtenir une course plus importante pour la marche avant (70%) et par conséquent moins pour la marche arrière (30%).
Traxxas recommande vivement de garder cette commande à l'endroit où elle a été installée par fabrication jusqu'à ce que vous vous habituiez avec tous les réglages et les possibilités du modèle.

Le réglage 50/50 est impératif pour le REVO 3.3 avec le moteur TRX 3.3.
Remarque : 50/50 est le réglage d'origine. Pour changer le neutre, déplacez le bouton. Eteignez l'émetteur avant de changer le neutre.

Trim de direction
Le trim électronique de direction est situé sur le devant de l'émetteur et permet le réglage du neutre (point central) de la voie de direction.

Potentiomètre multi-fonctions
Le potentiomètre multi-fonctions peut être programmé afin de contrôler diverses fonctions. D'usine le potentiomètre multi-fonctions est configuré pour contrôler la sensibilité de la direction, connu sous le nom d'« exponentiel » ou « expo ». Lorsque le potentiomètre est tourné complètement à gauche (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre), l'expo n'est pas activée et la sensibilité de la direction est linéaire (c'est le réglage le plus utilisé). Lorsque le potentiomètre est tourné dans le sens des aiguilles d'une montre, de l'expo est ajoutée, ce qui a pour conséquence de diminuer la sensibilité de la direction. Cette sensibilité se concrétise à travers l'angle sur lequel va s'opérer la course des roues vers la gauche ou vers la droite par rapport au centre. Pour plus de détails sur l'exponentielle de la direction, référez-vous à la page 13-14.

UTILISER LA RADIOCOMMANDE
La radiocommande TQi 2,4GHz a été pré-réglé en usine. Le réglage devrait être vérifié avant de faire fonctionner le modèle au cas où ce dernier aurait été chahuté pendant son expédition. Il faut :
1. Mettez l'interrupteur de l'émetteur sur ON. La LED de statut de l'émetteur doit s'illuminer en vert (elle ne clignote pas).
2. Allumez le récepteur sur le modèle. L'interrupteur est situé sur le support d'amortisseurs arrière.
3. Installez le JATO 3.3 de sorte que les roues avant soient décollées du sol.
4. Tournez à droite et à gauche le volant de direction situé sur l'émetteur pour vérifier rapidement le bon fonctionnement du servo de direction. Vérifiez également le mécanisme de la direction afin de vous assurer qu'il n'y ait pas de jeu ou de point dur. Si la direction fonctionne lentement, assurez-vous que vos batteries n'aient pas une tension faible.
5. Lorsque vous regardez au dessus de votre modèle, les roues avant doivent être pointées de façon droite vers l'avant. Si les roues sont légèrement décalées vers la gauche ou l'arrière, réglez doucement le trim de direction situé sur l'émetteur pour rectifier cela et faire en sorte que les roues soient bien droites.

Page 13
6. Actionnez la gâchette des gaz de l'émetteur et vérifiez le fonctionnement du servo correspondant.
   Lorsque la gâchette est actionnée en appuyant, le carburateur soit s'ouvrir. Lorsque la gâchette est repoussée, le frein doit fonctionner.
7. Une fois les réglages réalisés, éteignez le récepteur de votre modèle puis ensuite votre émetteur.

Test de portée de la radio
Avant de faire rouler votre modèle, vous devrez effectuer un test de portée de votre radiocommande pour vous assurer qu'il fonctionne correctement.
1. Mettez sous tension votre système radio et vérifiez son fonctionnement comme décrit dans la section précédente.
2. Demandez à un ami de maintenir le modèle. Assurez-vous que ni les mains, ni les vêtements ne soient en contact avec les roues ou toutes autres pièces en mouvement du modèle.
3. Assurez-vous que l'antenne de l'émetteur soit droite. En conservant l'émetteur dans vos mains, marchez de façon à vous éloigner du modèle jusqu'à vous rendre à une distance suffisamment éloignée pour faire fonctionner le modèle.
4. Testez de nouveau les différents contrôles de votre émetteur pour être sûr que le modèle réponde correctement.
5. Ne tentez pas de faire fonctionner le modèle si vous rencontrez des problèmes avec le système radio ou si vous faites face à des interférences externes de signaux radio à l'endroit où vous vous trouvez.

- **Une vitesse élevée nécessite une grande distance**

Plus vite vous pilotez votre modèle, plus rapidement vous atteindrez la limite de la portée de votre radiocommande. A 100 km/h, un modèle peut réaliser 30 mètres par seconde ! Vous en aurez des frissons mais faites attention à garder votre modèle à portée. Si vous voulez voir votre modèle atteindre sa vitesse maximale, placez-vous au centre de l'aire de fonctionnement de votre véhicule, pas trop éloigné et de manière à piloter votre véhicule en face de vous. Afin de maximiser votre portée radio, cette technique vous permettra de conserver votre modèle à proximité de vous et ainsi de faciliter sa vision et son contrôle.
Ce n'est pas un problème à quelle vitesse ou à quelle distance vous pilotez votre modèle, conservez toujours un espace adéquat entre vous, le modèle et les autres. Ne pilotez jamais directement vers vous-même ou vers les autres.

Instructions de liaison TQ 2,4GHz
Pour un fonctionnement optimal, l'émetteur et le récepteur doivent « se lier » de façon électronique. **Cela a été réalisé pour vous en usine.** Vous aurez peut-être besoin de relier le système ou de lier un émetteur ou un récepteur additionnel. Pour cela, veuillez suivre ces instructions. Remarque : le récepteur doit être branché à une source d'alimentation de 4,8-6,0v (nominal) pour sa liaison. L'émetteur et le récepteur doivent être situés à au moins à 1,50 mètre l'un de l'autre.
1. Appuyez et maintenez le bouton SET situé sur l'émetteur tout en le mettant sous tension. La LED de l'émetteur va se mettre à clignoter lentement en rouge. Relâchez le bouton SET.
2. Appuyez et maintenez le bouton LINK situé sur le récepteur tout en le mettant sous tension le contrôleur électronique de vitesse en pressant le bouton EZ-Set. Relâchez le bouton LINK.
3. Lorsque l'émetteur et le récepteur ont leur LED qui est illuminé en vert, le système est alors lié et prêt à fonctionner. Vérifiez que la direction et les gaz fonctionnent correctement avant de piloter votre modèle.

Sensibilité de la direction (Exponentiel)
Le potentiomètre multi-fonctions de l'émetteur TQi 2,4GHz a été programmé pour agir sur la sensibilité de la direction (connue également sous le nom « exponentiel »). Le réglage standard de la sensibilité de la direction est « normal » (zéro exponentiel). Cela se traduit concrètement avec le potentiomètre tourné complètement à gauche de sa course. Ce réglage procure une réponse linéaire du servo : le mouvement du servo de direction correspondra exactement avec l'ordre transmis par le volant de l'émetteur. Tournez le potentiomètre dans le sens des aiguilles d'une montre de la gauche vers la droite. Cela aura pour conséquence d'apporter de l'exponentiel négatif et ainsi de diminuer la sensibilité du servo. Ce qui se concrétisera par un servo qui sera moins réactif autour du neutre. En augmentant la sensibilité, le servo se rapprochera des limites de sa course. Plus vous tournerez le potentiomètre, plus la modification du mouvement du servo de direction sera prononcée. Le terme « exponentiel » provient de cet effet ; la course du servo se modifiera de manière exponentielle en fonction de l'ordre transmis par le volant de l'émetteur. L'effet exponentiel est indiqué en pourcentage. Plus grand est ce pourcentage, plus important est l'effet. Les illustrations ci-dessous montrent comment cela fonctionne.

Sensibilité de la direction normale (0% exponentiel)
Dans cette illustration, la course du servo de direction (et avec celui-ci, le mouvement des roues du train avant du modèle) correspond précisément à l'ordre émis par le volant de l'émetteur. La course est exagérée de façon à illustrer les propos.

Page 14
i Pour éviter la perte de la portée radio - ne nouez ni ne coupez le fil noir, ne pliez ni ne coupez la pointe métallique et ne pliez ni ne coupez le fil blanc au bout de la pointe métallique.

Sensibilité de la direction diminuée (Exponentiel négatif)
En tournant le potentiomètre multi-fonctions dans le sens des aiguilles d'une montre, la sensibilité de la direction du modèle se verra diminuée. Remarquez qu'une grande course du volant de l'émetteur engendra une petite course pour le servo. Plus vous tournez le potentiomètre, plus l'effet sera prononcé. Diminuez la

sensibilité de la direction vous aidera à piloter sur des surfaces peu adhérentes. Lorsque vous pilotez à haute vitesse, ou sur un circuit doté de grandes courbes, les ordres de direction donnés au volant de l'émetteur doivent être doux. La course est exagérée de façon à illustrer les propos.

Course de rotation du volant de l'émetteur Course de rotation effective du modèle

Expérimentez ! Essayez différents degrés de l'exponentiel. Il est aisé de revenir à « zéro » si vous n'êtes pas satisfait de l'effet. Il n'y a pas d'effet contre indiqué lors de l'utilisation de l'exponentiel. N'importe quel réglage peut vous apporter du confort à piloter. La meilleure manœuvrabilité de votre modèle sera le « bon réglage ».

INSTALLER L'ANTENNE

L'antenne de réception a été ajustée et installée en usine.

Lorsque vous réinstallez l'antenne, glissez tout d'abord le fil d'antenne par la partie inférieure du tube d'antenne jusqu'à ce que le fil atteigne l'extrémité du tube sous le capuchon noir. Ensuite insérez le tube d'antenne dans le support en vous assurant que le fil passe bien dans l'encoche du support. **Ne pliez pas ou n'entortillez pas le fil d'antenne ! Regardez la colonne de droite pour obtenir plus d'informations.**

Programmation du OPTIDRIVE ESM

Le système OPTIDRIVE ESM contrôle électroniquement la vitesse du véhicule ainsi que le passage de marche avant à marche arrière. En contrôlant le passage de rapport électroniquement plutôt que mécaniquement, cela réduit le nombre de pièces mécaniques dans la transmission. La transmission est plus légère, moins de masse en rotation, une meilleure accélération et une puissance plus linéaire.

Le modèle OPTIDRIVE évite le changement du sens de la transmission pendant le déplacement du modèle. Le modèle doit être complètement arrêté pour changer de sens quelque soit la position du sélecteur l'émetteur. Le module OPTIDRIVE est préréglé en usine. Si le trim des gaz est changé ou bien un autre servo installé, le module OPTIDRIVE doit être reprogrammé.

1. Moteur à l'arrêt, système radio allumé (émetteur + récepteur).
2. Effectuez une initialisation de l'émetteur TQi :
   A. Eteindre l'émetteur.
   B. Appuyez et maintenir MENU et SET.
   C. Allumez l'émetteur.
   D. Relâchez MENU et SET l'émetteur clignote rouge.
   E. Appuyez sur SET pour réinitialiser, la LED s'allume vert et l'émetteur est réinitialisé aux réglages d'origine.

Remarque : Ne pas effectuer de reverse de servo après programmation de l'OPTIDRIVE. Si vous changez les réglages après programmation, vous devez reprogrammer l'OPTIDRIVE.

3. Avec les gaz au neutre, appuyez sur SET jusqu'à ce que la LED verte clignote 2 fois puis relâchez le bouton immédiatement. Vous êtes en mode de programmation.

Page 15

4. Appuyez sur la gâchette de l'émetteur vers plein gaz et maintenez la jusqu'a ce que la LED fonction clignote 3 fois.
   Remarque : Le servo de gaz ne se déplace par pendant la programmation même si il est connecté au système.
5. Relâchez la gâchette de l'émetteur pour retourner au neutre. La LED fonction doit devenir vert fixe indiquant que le sevo est prêt et que la programmation est terminée. Le contrôleur est programmé et prêt à l'utilisation.
   Remarque : Si la LED fonction ne devient pas vert fixe à cet instant, il peut être nécessaire de réajuster la tringlerie de gaz de sorte que le trim soit le plus près du neutre ''0'' lorsque le carburateur est fermé.
   • Si les réglages des gaz sur l'émetteur sont modifiés il est nécessaire de reprogrammer.
   • Si le bouton SET est relâché avant que la LED clignote vert 2 fois (étape 3), le module OPTIDRIVE retourne à son mode de fonctionnement normal.
   • Si vous rencontrez des problèmes pendant la programmation éteignez le récepteur, puis rallumez et reprogrammez.

Les instructions pour utiliser l' OPTIDRIVE avec une autre radio, ou pour accéder à des programmations avancées, consultez Traxxas.com.

Page 16

LE MOTEUR DE COMPETITION TRX3.3

Le moteur de compétition TRX 3.3 est la dernière génération des moteurs Nitro TRX. La cylindrée supérieure et son système de distribution fournit une puissance de premier ordre tout en maintenant les caractéristiques de puissance linéaire et la facilité de réglage. Des tests rigoureux et une fabrication contrôlée ont permis d'atteindre une puissance et des performances sans compromis qui change le prêt-à-rouler en prêt à faire la course.

Le moteur de course TRX 3.3 constitue une approche complète du système. Chaque élément du moteur, du filtre à air, au coude d'échappement est fabriqué avec attention pour fonctionner en harmonie avec les autres éléments du moteur. Chaque élément se couple les uns avec les autres afin de tirer la puissance maximum.

Le moteur de course TRX 3.3 est conçu pour être tolérant sur les variations de réglages et pour tourner dans des conditions atmosphériques différentes telles que changement de température, d'humidité, d'altitude.

Afin d'obtenir la plus grande durée de vie et de conserver le moteur de course TRX 3.3 dans les meilleures conditions de course, il est recommandé d'effectuer une maintenance régulière. La première cause d'usure prématurée et de panne est le manque de soin et d'entretien.

RODAGE

Le moteur de course TRX 3.3 est fabriqué avec les tolérances les plus faibles et nécessite une procédure spécifique de rodage afin de réaliser le meilleur ajustement des pièces internes du moteur. Il est important que suiviez impérativement les nouvelles procédures de rodage afin d'obtenir les meilleures performances et durée de vie pour votre moteur de course TRX 3.3. Le rodage dure entre 1 et 2 heures. Les anciennes méthodes de rodage telles que tourner sur un banc au ralenti pendant plusieurs « réservoirs » ou faire tourner le moteur, réglé riche, pendant les 4 premiers réservoirs ne permettent pas d'obtenir les meilleurs résultats. Suivez la procédure de ce manuel.

ENTRETIEN DU FILTRE A AIR

La poussière est le pire ennemi de votre moteur. Un filtre à air propre est indispensable pour une grande durée de vie. Dû à la nature performante du moteur TRX 3.3, un effet d'aspiration important est crée afin d'aspirer un grand volume d'air à haute vitesse au travers du carburateur. Ce modèle est équipé d'un filtre à 2 étages très performant qui nécessite que le préfiltre soit nettoyé et huilé à chaque heure d'utilisation, et que le premier filtre soit nettoyé et huilé toutes les 3 à 4 heures. Un ensemble filtre pré-huilé supplémentaire est fourni avec le modèle pour vous encourager à entretenir votre filtre à air.

ENTRETIEN APRES UTILISATION

Pratiquez un entretien après utilisation du moteur pour éviter que la corrosion ne s'installe dans les parties internes du moteur. Le carburant attire naturellement l'humidité et la corrosion peut s'installer très rapidement à l'intérieur du moteur si elle n'est pas enrayée.

Quelques minutes passées, avant et après l'utilisation de votre modèle, vous assureront de longs moments d'utilisation plaisante.

Page 17

ILLUSTRATION DU MOTEUR TRX 3.3.

Support de filtre à air
Pointeau principal (haute vitesse)
Arrivée du carburant
Arrivée d'air
Carburateur
Volant moteur
Vilebrequin
Vis de ralenti
Bougie
Protection de culasse
Culasse
Ensemble EZ START
Démarreur EZ START
Vis de richesse (basse vitesse) ou reprise
Carter moteur
Support moteur
Levier des gaz
Cloche d'embrayage

Résonateur
Fil de la bougie
Connecteur EZ-Start
Fil de masse
Fil positif
Fil négatif
Boîtier de contrôle EZ START
Durite de carburant
Pipe d'échappement
Durite de pressurisation
Coupe-carburant
Réservoir de carburant

Page 18

VOCABULAIRE A CONNAITRE

Vous trouverez ces mots au cours des paragraphes de ce manuel.

.15 - .15 ou ''15'' : C'est la cylindrée de votre moteur de course TRX 2.5 fait 15 inches cube ou 2.5 centimètre cube. Le nom ''TRX 2.5'' vient de la cylindrée du moteur.

.20 - .20 ou ''20'' : C'est la cylindrée de votre moteur de course TRX 3.3 fait 20 inches cube ou 3.3 centimètre cube. Le nom ''TRX 3.3'' vient de la cylindrée du moteur.

ABC - Abréviation pour aluminium bronze et chrome. Cela correspond au type de construction du moteur. Un piston aluminium coulissant dans une chemise en bronze chromé. Le TRX 3.3 est un moteur ABC.

Filtre à air - Situé au-dessus du carburateur afin d'éviter à la poussière destructrice de rentrer dans le moteur. L'ingestion de poussière est la cause première de pannes moteur. C'est pourquoi un moteur ne doit jamais tourner sans son filtre à air.

BDC - Point mort bas : Position basse du piston dans la chemise.

Rodage - Procédure utilisée sur un moteur neuf, cela prépare le moteur au fonctionnement normal. Cette procédure peut être différente suivant les moteurs. Suivez les instructions de TRAXXAS pour un rodage correct.

Carb - Abréviation de carburateur.

Carburateur - Le carburateur vaporise le carburant avec l'air de sorte que le moteur puisse brûler le mélange. Il y a 2 types de carburateur, le carburateur à tiroir et le carburateur à boisseau. Le TRX 3.3 utilise un carburateur à tiroir de qualité supérieure.

Appauvrissement - Cela apparait lorsque le moteur accélère et que le mélange de carburant devient suffisamment pauvre pour permettre au moteur de tourner très vite. Cela se concrétise par une diminution de la fumée à l'échappement et une augmentation forte des tours moteur.

Chambre de combustion - La chambre de combustion est usinée dans le bas de la culasse. C'est l'endroit où la bougie enflamme le carburant. La forme de la chambre de combustion est optimisée pour une meilleure explosion du carburant.

Bielle - La bielle transfère le déplacement du piston sur le vilebrequin. Le moteur de course TRX 3.3 utilise une bielle couteau. Sa forme aérodynamique lui permet de « trancher » dans le mélange air/carburant pressurisé dans le carter.

Carter - C'est le corps du moteur qui supporte toutes les pièces mécaniques qui tournent.

Vilebrequin - C'est l'arbre principal du moteur qui supporte l'ensemble bielle/piston.

Ailette de refroidissement - Les ailettes de refroidissement sont fraisées dans la culasse et le carter pour évacuer la chaleur du moteur. La chambre est évacuée lorsque l'air passe au travers des ailettes. Il est important de garder les ailettes propres de toute poussière ou saleté pour conserver le refroidissement optimum.

Culasse - Partie ailetée en aluminium, placée en haut du moteur afin de dissiper le plus de chaleur. La chambre de combustion est usinée à sa base.

Dyno - Banc dynamométrique. Appareil permettant de mesurer précisément la puissance et le couple sur toute l'échelle des tours/minute.

EZ Start - Système électrique de démarrage embarqué TRAXXAS. Le système est constitué d'un boitier de démarrage et d'un démarreur électrique à réduction embarqué pour entrainer le moteur.

Appairage - Habituellement utilisé pour la chemise et le piston. Si l'appairage est serré, le piston va légèrement coincer au point mort haut (PMH) et le moteur possède une bonne étanchéité et compression. Si l'appairage est libre, la compression est faible et l'ensemble chemise/piston doit être remplacé.

Extinction - Se produit lorsque le moteur s'arrête à haute vitesse. C'est la faute à un mélange trop pauvre ou une panne de bougie.

Carburant - 16% ou 25% : Pour utiliser le TRX 3.3 vous avez besoin de carburant. Les références 16% et 25% correspondent au pourcentage de nitrométhane contenue dans le carburant.

Mélange - C'est le rapport carburant/air déterminé par les réglages du pointeau sur le carburateur.

Durite - Tube silicone épais qui transporte le carburant du réservoir vers le carburateur.

Bougie incandescente - Située sur la culasse au sommet de la chambre de combustion. Elle contient un filament qui rougit et chauffe lorsqu'une tension lui est appliquée. Lors du démarrage moteur, la chaleur de la bougie enflamme le mélange air/carburant et active le processus de combustion.

Chauffe bougie : Cet accessoire se fixe sur la bougie et fournit la tension nécessaire pour allumer le filament de la bougie. Cela s'appelle aussi un allumeur. Les moteurs équipés du système EZ Start n'utilisent pas cet accessoire.

Pie d'échappement (résonateur) - C'est le tube en aluminium qui connecte le système d'échappement à la lumière d'échappement du moteur. La longueur et le diamètre de la pipe sont choisis avec attention pour obtenir le plus de puissance possible du moteur.

Page 19

Pointeau principal - Permet de régler le mélange air/carburant pour les hautes vitesses.

Ralenti - Vitesse à laquelle le moteur tourne lorsque la gâchette d'accélérateur de la radiocommande est au neutre.

Vis de ralenti - Située sur le corps du carburateur. Cette vis règle le ralenti du moteur.

Pauvre - Condition de fonctionnement où le moteur ne recoit pas suffisamment de carburant (par rapport à l'air disponible). Les symptômes produisent une surchauffe du moteur, ou le moteur tourne peu puis cale particulièrement à haute vitesse. C'est une condition dangereuse qui doit être corrigée immédiatement car cela peut détruire le moteur.

Appauvrir le mélange - Tourner dans le sens horaire, soit le pointeau principal soit la vis de richesse pour diminuer la quantité de carburant reçue par le moteur.

Pointeau de richesse - Pointeau qui contrôle le mélange air/carburant pour les faibles vitesses.

Pointeau - Robinet constitué d'une aiguille conique agissant sur un orifice adapté et qui contrôle le débit de carburant.

Nitro - Abréviation de nitrométhane. Composant du carburant qui améliore la combustion et la puissance. Nitro s'utilise par opposition aux modèles électriques radiocommandés.

Proportion de nitro - Quantité de nitro utilisée dans le carburant. Généralement quantifiée en pourcentage du volume total du carburant, les moteurs TRAXXAS sont optimisés pour des carburants avec 10 à 20%. Le carburant avec un taux à 33% peut être utilisé en course.

Joint torique - Joint caoutchouc en forme de « O » utilisé pour l'étanchéité.

Echappement - Abréviation pour « échappement accordé ».

Piston - Pièce interne du moteur reliée à la partie supérieure de la bielle, et qui se déplace de haut en bas dans la chemise. L'ajustage précis entre le piston et la chemise crée une étanchéité qui permet au moteur d'avoir la compression nécessaire à la combustion.

Lumière - Les lumières sont des ouvertures dans la chemise qui permettent au carburant vaporisé de pénétrer dans la chambre de combustion, et aux gaz brûlés de s'évacuer. La forme et l'emplacement des lumières sont un facteur déterminant de la puissance.

Pré-filtre - Elément extérieur au filtre à air dans un filtre à 2 étages. Il procure un premier niveau de filtrage pour le moteur. La plupart des poussières et débris sont arrêtés par ce filtre. Nettoyez, huilez et remplacez ce filtre après chaque heure d'utilisation. Toujours utiliser le pré-filtre et le filtre principal.

Filtre principal - Elément interne du filtre à air dans un filtre à deux étages. Il procure un second niveau de filtration après le pré-filtre. Nettoyez, huilez et remplacez ce filtre après chaque 3 à 4 heures d'utilisation. Toujours utiliser le pré-filtre et le filtre principal.

Amorçage - Permet manuellement au carburant d'aller du réservoir au carburateur. Cela est parfois nécessaire après un arrêt prolongé du moteur et que tout le carburateur contenu dans la durite soit retourné dans le réservoir. Sur les modèles TRAXXAS, cela peut être effectué en branchant avec le doigt la sortie d'échappement pendant 1 à 2 secondes pendant que l'on démarre le moteur.

Reprise - Réponse du modèle lors de la mise des gaz, et la manière d'accélérer de celui-ci.

Riche - Condition de fonctionnement où le moteur recoit trop de carburant par rapport à l'air disponible. Il est mieux de faire tourner un moteur légèrement riche afin d'augmenter sa durée de vie. Un mélange trop riche fournit de mauvaises performances avec une fumée excessive et du carburant non brûlé sortant de l'échappement.

Tr/mm - Nombre de tours du vilebrequin par minute.

Chemise - Elément interne du moteur qui dirige le piston. L'ajustage précis entre le piston et la chemise crée une étanchéité qui permet au moteur d'avoir la compression nécessaire à la combustion. La chemise d'un moteur TRX est usinée en bronze puis est ensuite chromée « dur ».

Carburateur à tiroir - L'accélération sur un carburateur à tiroir s'affiche par le va et vient d'un tiroir dans le corps du carburateur. Ce type de carburateur est plus performant car il produit un passage d'air moins restrictif qu'un carburateur.
Calage - Lorsque le moteur s'arrête de fonctionner, généralement à cause d'un réglage de mélange incorrect ou une panne d'essence.
TDC (Point mort Haut) : Point le plus haut de la course du piston dans la chemise.
Echappement accordé : Un pot d'échappement accordé est fabriqué à partir d'une chambre en métal ou composite, avec des chicanes et est conçu pour extraire le plus de puissance du moteur.
Appairage - Processus d'ajustage qui se produit durant le rodage sur les pièces internes en mouvement dans certaines circonstances précises.
WOT - Abréviation pour « plein gaz ».

Page 20
LE CARBURANT
Il est impératif d'utiliser le bon carburant dans votre moteur TRX 3.3 afin d'obtenir les performances maximum et une grande durée de vie. Le carburant META GP doit être utilisé pour assurer une lubrification correcte, des performances et un réglage facile. Le carburant META GP a été essayé sur des milliers de moteurs, de sorte que vous pouvez compter chaque jour sur de grandes performances.
- META GP est le seul carburant 100% certifié pour une utilisation avec les moteurs TRAXXAS.
- Le META GP est fabriqué avec le mélange exact des meilleurs lubrifiants naturels et synthétiques pour permettre une excellente accélération, avec les meilleures performances sans sacrifier la durée de vie.
- Tous les composants du carburant sont sélectionnés parmi les meilleurs disponibles puis mélangés. Ils sont expressément adaptés aux caractéristiques métallurgiques et thermiques des moteurs TRAXXAS.

Vous pouvez utiliser des carburants nitro de 10%, 16% et 25%. Essayer d'utiliser toujours le même pourcentage et évitez les changements. Nous vous recommandons, si vous effectuez le rodage avec un pourcentage de carburant, de le conserver ensuite pour le fonctionnement normal. Si vous changez de pourcentage, n'oubliez pas réajuster votre mélange air/carburant.

CHOIX DU POURCENTAGE DE NITRO
La question habituelle est : Quelle est la différence entre les carburants 10%, 16% et 25% ?
En augmentant le pourcentage de nitro dans le carburant, cela équivaut à augmenter le taux d'oxygène dans le processus de combustion. Le mélange brûle plus efficacement, améliore la combustion et fournit plus de puissance.
Si le nitrométhane est augmenté, la quantité des autres composants du carburant doit être augmentée dans la chambre de combustion afin de maintenir un mélange air/carburant parfait. C'est pourquoi le mélange doit être enrichi légèrement (sur le pointeau principal, d'environ ¾ de tour sens anti-horaire lorsque l'on passe de 20% à 33%, d'environ ½ tour sens anti-horaire lorsque l'on passe de 10% à 20%). Cela permet un débit de carburant plus grand dans le moteur, permet un meilleur refroidissement même aux réglages les plus pauvres.

Si 33% de nitro augmente la puissance, on pourrait croire que l'on peut utiliser un carburant au-delà de 33%. En réalité, il y a des limitations techniques. Les moteurs sont conçus pour fonctionner dans une certaine plage de pourcentage de nitro. La manière dont la chemise est usinée, la taille de la chambre de combustion et d'autres facteurs déterminent combien de nitro peut être utilisé dans le moteur. Le moteur TRX 3.3 r »pond parfaitement à une utilisation avec un maximum de 33%de nitro, avec des températures plus faibles, plus de puissance, une accélération plus linéaire. Augmenter le pourcentage de nitro au-delà de 33% peut rendre nécessaire des modifications du moteur (lumières, joint de culasse etc) pour éviter des problèmes de démarrage et de réglage.
Il y a des limites à la quantité de nitro qu'un moteur peut utiliser pour augmenter la puissance. Les pourcentages plus faibles de nitro ont leurs propres avantages. Le nitro est un composant cher du carburant de sorte qu'un mélange à 10% est plus économique pour l'utilisateur. Le mélange à 10% de nitro permet une latitude plus grande sur les réglages du pointeau pour une mise au point plus facile.
Lorsque vous utilisez le META GP, l'utilisation de grands pourcentages de nitro n'use pas le moteur plus rapidement. Certains carburants (non Traxxas) à fort pourcentage de nitro diminue les lubrifiants en espérant augmenter les performances. Nous vous recommandons avec insistance de ne pas jouer avec l'investissement que représente votre moteur, et d'utiliser le META GP pour des performances constantes et une durée de vie prolongée.

A PROPOS DES AUTRES CARBURANTS
Peut-on utiliser d'autres carburants ? Il y a d'autres carburants qui peuvent donner des performances satisfaisantes, cependant ils peuvent vous coûter cher à long terme, en diminuant les performances, réduisant la durée de vie et les facilités de réglages.
Seuls les carburants contenant à la fois de l'huile synthétique et de l'huile de ricin sont recommandés.
Chacun à sa propre opinion à propos des carburants. L'équippe technique de TRAXXAS a passé de longues années pour concevoir les moteurs de course TRX. Personne ne sait mieux que quiconque les besoins en carburant des moteurs TRAXXAS que les ingénieurs de TRAXXAS. Nous vous recommandons fortement de ne pas jouer avec votre investissement dans le moteur et d'utiliser le carburant META GP conçu pour le moteur TRX 3.3.

CONSERVATION DU CARBURANT
- Suivre les indications et avertissement indiqués sur le bidon.
- Fermez sérieusement le bidon : Certains composants du carburant peuvent s'évaporer rapidement et dégrader la composition du carburant.
- Ne pas stocker le carburant dans la pipette. Vider le carburant frais inutilisé de la pipette vers le bidon immédiatement.
- Ne mélangez pas un carburant ancien avec un carburant neuf. Ne mélangez pas différents types de carburants entre eux.
- Stockez votre carburant dans un endroit frais et sec éloigné des sources de chaleur, d'étincelles et de combustion.
- Lisez et suivez les instructions de ce manuel page 4.

Page 21
REMPLISSAGE DU RESERVOIR
Utilisez une pipette (incluse) pour remplir le réservoir du SLAYER PRO 4X4. Pour remplir la pipette de carburant, videz l'air en appuyant dessus et insérez l'embout dans le bidon de carburant puis relâchez la pipette. Au fur et à mesure que la pipette grossit, le carburant pénètre à l'intérieur.

LE FILTRE A AIR
Le filtre à air du moteur TRX 3.3 est spécialement conçu pour fournir des performances maximum tout en protégeant votre moteur des saletés et de la poussière. N'utilisez que le filtre fourni. Vous n'améliorerez pas les performances de votre moteur en utilisant un autre type de filtre et vous risquez d'endommager votre moteur à cause d'une mauvaise filtration.
Le filtre à air du moteur TRX 3.3 est constitué de 3 pièces :
1. Une base en caoutchouc
2. A Logement plastique constitué de 3 éléments
3. A Elément « pré-filtre » (mousse externe)
4. A Elément de filtre « primaire » (mousse interne)

Vous devez nettoyer le filtre après chaque heure d'utilisation, même si celui-ci parait propre. Cela comprend aussi la période de rodage. **Nettoyez votre filtre après le rodage.** La poussière (invisible à l'œil) et les saletés se déplacent constamment à l'intérieur du filtre lorsque le moteur tourne. Même si vous ne voyez pas de saleté sur le filtre, elle est présente à l'intérieur de la mousse dès que le moteur a tourné. Si vous dépassez les intervalles recommandés de nettoyage, vous risquez d'endommager votre moteur. Les dommages ou l'usure dû à l'ingestion de saletés sont faciles à détecter et sont l'une des causes principales de pannes moteur prématurées.

Instruction de nettoyage du filtre
1. Déposez le filtre de l'entrée du carburateur en tirant sur l'ensemble fermement sur le côté. Ne pas tirer droit.
2. Retirez la mousse externe.
3. Nettoyez les 3 éléments du filtre dans de l'eau chaude savonneuse (le détergent vaisselle est utilisable), effectuez cette opération 2 fois.
4. A l'aide d'une serviette propre, séchez minutieusement la mousse externe.
5. Huilez la mousse avec de l'huile pour filtre. Utilisez l'huile TRAXXAS (TRX5263) ou une huile spécifique de qualité pour mousse de filtre à air pour moto tout terrain ou quad. Appliquez 30 gouttes d'huile à filtre TRAXXAS réparties à parts égales sur le dessus, dessous et sur les côtés de la mousse. Malaxez la mousse

pour bien répartir l'huile partout. La mousse peut être colorée par l'huile, et cela indique une bonne répartition de l'huile. Ne pas enlever l'excès d'huile.
Note : Ne pas utiliser l'huile de filtre à air pour autre chose que le filtre à air. Ce n'est pas un lubrifiant.

6. Remontez le filtre et fixez-le sur le carburateur en vous assurant que le caoutchouc est bien fixé sur le carburateur, sans prise d'air ou interstices.

Instructions de nettoyage de la mousse interne (toutes les 3~4 heures d'utilisation)

1. Retirez le collier rilsan du filtre à air et enlevez-le de la buse du carburateur. Ensuite enlevez le filtre à air du carburateur en le tirant fermement sur le côté. Ne l'enlevez pas en le tirant tout droit.
2. Enlevez la mousse externe.
3. Enlevez la vis 3x6mm située sur le dessous du support de mousse. Retirez le disque plastique et la mousse externe.
4. Nettoyez les éléments filtrant en les lavant minutieusement avec de l'eau chaude savonneuse (du liquide vaisselle fonctionne très bien). Recommencez pour les mousses filtrantes.
5. Séchez complètement les mousses internes et externes à l'aide d'une serviette propre. Séchez également les autres pièces qui constituent le filtre à air.
6. Huilez la mousse interne en appliquant 24 gouttes d'huile spéciale filtre à air et appliquez 30 gouttes sur la mousse externe.
7. Remontez le filtre à air puis installez-le sur le moteur. Assurez-vous que le coude en caoutchouc du filtre à air soit parfaitement fixé à la buse du carburant.

Page 22

LE CARBURATEUR

Comment fonctionnent les réglages du carburateur.

Le carburateur possède plusieurs fonctions. Il contrôle la vitesse du moteur en restreignant l'entrée d'air et de carburant du moteur. Il vaporise le carburant (présence de gouttelettes de carburant dans l'air) et contrôle le mélange air/carburant pénétrant dans le moteur (quantité d'air pour une quantité de carburant déterminée).
Pour vous aider à une meilleure compréhension du réglage du moteur et sa nécessité, voici une brève explication du processus de combustion du mélange air/carburant dans votre moteur.
Afin de fournir la pression à l'intérieur du cylindre qui provoque la puissance, le moteur brûle un mélange air/carburant. Pour obtenir une combustion correcte, l'air et le carburant doivent être mélangés dans de bonnes proportions. C'est le travail du carburateur, de mélanger l'air et le carburant (vaporisation) dans des proportions correctes pour une combustion optimale. C'est le rapport air/carburant idéal. Le rapport air/carburant nécessité par le moteur reste constant. A cause des conditions atmosphériques (température, humidité, altitude etc) des vannes de débit de carburant sont nécessaires (pointeaux) afin de maintenir le rapport air/carburant idéal quelque soient les conditions atmosphériques. Par exemple, l'air froid est plus dense (plus de molécules d'air) pour un volume d'air donné et donc nécessite plus de carburant (molécules de carburant) pour maintenir le rapport air/carburant correct. Un air plus chaud est moins dense (moins de molécules d'air) et de ce fait nécessité moins de carburant pour maintenir le rapport air/carburant correct. Les pointeaux sont là pour régler la quantité de carburant fournie pour mélanger (vaporiser) avec la quantité d'air disponible.

LES POINTEAUX

La quantité de carburant contrôlée et vaporisée dans le carburateur est mesurée à l'aide des 2 pointeaux de mélange : Le pointeau principal (haute vitesse) et la vis de richesse (basse vitesse). La vis de richesse contrôle le débit de carburant au ralenti et aux faibles vitesses. Le pointeau principal contrôle le débit de carburant de mi gaz à plein gaz. Deux pointeaux sur le moteur TRX 3.3 fournissent un contrôle précis du rapport air/carburant tout au long de la variation de vitesse du moteur.
Le débit de carburant maximum est toujours contrôlé par le pointeau principal. Cela fonctionne comme le robinet sur le tuyau d'arrosage du jardin. Tournez dans le sens horaire pour le fermer et dans le sens anti-horaire pour l'ouvrir. Lorsque les gaz sont au ralenti ou jusque mi gaz, la vis de richesse contrôle le débit au niveau de l'arrivée de carburant (contre-pointeau) dans le venturi. Ce second robinet agit comme l'arroseur placé au bout du tuyau d'arrosage. Lorsque vous accélérez à partir du ralenti, la vis de richesse augmente le débit au niveau du contre pointeau. Cela permet une augmentation du débit de carburant avec un débit d'air plus important. Si les gaz augmentent encore, la vis de richesse sort complètement du contre pointeau permettant un débit maximum. A ce moment le débit de carburant est contrôlé par le pointeau principal (haute vitesse). En utilisant la comparaison avec le tuyau d'arrosage, lorsque l'arroseur est plein ouvert au bout du tuyau, c'est le robinet qui contrôle alors le débit d'eau.

Les performances du moteur sont directement liées au mélange air/carburant. Enrichir le mélange égale à augmenter la quantité de carburant dans le mélange, appauvrir le mélange égale à diminuer la quantité de carburant dans le mélange.

Page 23

• En appauvrissant légèrement le mélange, on obtient une combustion plus efficace et plus de puissance, mais avec moins de lubrification.
• En enrichissant légèrement le mélange, on obtient plus de lubrification, un moteur moins chaud mais avec moins de puissance.

Le réglage du moteur consiste à trouver l'équilibre entre les 2 : Une puissance élevée selon vos besoins tout en maintenant une bonne lubrification pour une durée de vie du moteur élevée. Le réglage optimal du mélange air/carburant est plutôt riche afin de fournir une certaine marge de sécurité contre des conditions pauvres si certaines variables changent (température d'un jour sur l'autre).
Les réglages de mélange se comptent en nombre de tours de pointeau à partir de la position fermée. D'usine, les réglages de mélange sont effectués pour le rodage. Ne changez pas les réglages d'usine tant que le moteur n'a pas tourné et que vous soyez capable d'effectuer les réglages mineurs nécessaires suivant le carburant, la température, l'altitude. Les réglages s'effectuent en 1/8 ou 1/16 de tour de pointeau. Si le moteur est ''dur'' au point mort haut (PMH) voir les instructions page 38 pour ''libérer'' le moteur.

REGLAGE DU RALENTI

La vis de réglage de ralenti contrôle la fermeture du tiroir du carburateur. Lorsque le servo de gaz est au neutre, le tiroir doit buter contre la vis de ralenti. Utilisez toujours la vis de ralenti pour contrôler le ralenti. N'utilisez pas le trim des gaz de votre émetteur pour régler le ralenti. Le ralenti doit être réglé au minimum possible tout en maintenant un fonctionnement fiable.

SYSTEME DE DEMARRAGE ELECTRIQUE TRAXXAS EZ START

Le Traxxas EZ START (TES) fournit la commodité de démarrage du moteur de votre SLAYER PRO 4X4 à l'aide d'un démarreur électrique, en appuyant sur un bouton.
• Le EZ Start consiste en un boitier de contrôle, et d'un démarreur électrique embarqué.
• L'alimentation du système EZ START est fournie par une batterie rechargeable de 7.2V installée dans le boitier de contrôle.
• La bougie du moteur est alimentée automatiquement par le EZ START, éliminant l'utilisation d'un chauffe-bougie séparé.
• La tension de la bougie reste constante quelque soit la charge demandée par le démarreur électrique.
• La diode LED de bougie sur le boitier de contrôle indique l'état de la bougie.
• Le mécanisme d'entrainement du moteur TRX 3.3 est protégé contre les retours du moteur lors du démarrage.
• Le circuit de protection Swart Start évite les dommages au moteur en coupant l'alimentation sur le moteur ou si l'électronique dépasse les limites de sécurité.

CHARGE DE LA BATTERIE DU EZ START

Utilisez le chargeur fourni pour recharger la batterie du EZ Start fournie.
1. Branchez le chargeur dans une prise. Le voyant LED du chargeur doit s'allumer vert.
2. Connectez la batterie sur le chargeur. Le voyant LED du chargeur doit s'allumer rouge indiquant le processus de charge.
3. La durée de charge de la batterie est d'environ 4 heures et demi. Le voyant LED du chargeur s'allume vert lorsque la charge est terminée.

! REGLAGES D'USINE DES POINTEAUX

• Pointeau principal (haute vitesse) : 4 tours à partir de la position fermée.
• Vis de richesse (ralenti à basse vitesse) : La vis de richesse doit affleurer le bord du tiroir.

Utilisez les réglages d'usine pour le rodage ou lorsque les réglages ont été perdus.

Page 24

INSTALLATION DE LA BATTERIE EZ START

1. Appuyez sur le verrou à l'extrémité du compartiment pour ouvrir le boitier (A).

2. Connectez une batterie 7.2V complètement chargée sur le connecteur interne (B).
3. Tournez sur elle-même la batterie 2 ou 3 fois, cela enroule les fils sur eux-mêmes et aide à maintenir la batterie dans le compartiment (C).
4. Mettez la batterie dans son logement et mettez les fils en place.
5. Refermez le boitier (D).

UTILISATION DU EZ START

Le boitier de contrôle EZ Start se connecte sur une prise à 4 plots au centre de la voiture SLAYER PRO 4X4. Lorsque vous appuyez sur le bouton rouge du boitier de contrôle, le démarreur commence à tourner, entraine le moteur et allume la bougie.
Partant du principe que tous les réglages et la préparation est correcte, le moteur doit démarrer immédiatement.
Chacun des deux voyants LED du boitier de contrôle doit s'allumer vert lors du démarrage. Si l'un des deux voyants ne s'allume pas, il y a un défaut sur la fonction indiquée. Si le voyant LED de la bougie ne s'allume pas, la bougie peut être défectueuse ou déconnectée. Si le voyant LED du moteur ne s'allume pas et que le démarreur ne fonctionne pas, le EZ Start est en mode protection.

MODE PROTECTION

Le boitier EZ Start utilise la technologie SMART START pour contrôler l'état du système et détecter les pannes. Le boitier contrôle la charge sur le moteur EZ Start. Si la charge devient excessive, l'alimentation est coupée afin d'éviter un endommagement couteux pour le moteur et le boitier de contrôle. Cela se passe, par exemple, lorsque le moteur est noyé durant le démarrage. Le démarreur fonctionne au début, mais lorsqu'il y a trop de carburant dans la chambre de combustion et que cela bloque le moteur, le démarreur ralenti à cause de la charge supplémentaire. Le circuit de protection coupe alors l'alimentation du démarreur. Attendez au moins 3 minutes pour laisser refroidir le démarreur et le circuit électronique se réarmera automatiquement. Utilisez ce moment pour chercher et éliminer ce qui a causé cette charge excessive sur le démarreur.

UTILISEZ UNE BATTERIE DE DEMARRAGE PUISSANTE ET BIEN CHARGEE

Une batterie de démarrage faible ou incomplètement chargée peut ne pas délivrer une puissance suffisante afin de faire tourner le moteur à une vitesse adaptée et passer les compressions du moteur. Un moteur neuf possède un appairage serré de la chemise et du piston. C'est un appairage conique entre le piston et la chemise nécessaire pour obtenir de bonnes performances. Assurez-vous d'utiliser une batterie de qualité et bien chargée (les batteries neuves nécessitent plusieurs cycles de charge avant d'atteindre la tension et la capacité complète). Ceci est particulièrement important avec un moteur neuf qui a besoin de rodage. Si le moteur bloque au PMH voir P34 les instructions pour le libérer.

ARRET DU MOTEUR

Couper l'interrupteur de la radio, n'arrête pas le moteur !
Pour arrêter le moteur, utilisez le coupe carburant pour couper l'alimentation du moteur. N'oubliez pas de l'ouvrir lorsque vous démarrer votre moteur.
Evitez d'arrêter le moteur en bouchant avec votre doigt la sortie d'échappement, spécialement après une journée de pilotage. Cela laisse plus de carburant non brûlé dans le moteur, pouvant conduire à de la corrosion. **Attention à ne pas toucher le pot d'échappement après l'utilisation car cela peut être brûlant.**

Page 25

RODAGE DE VOTRE MOTEUR DE COURSE TRX 3.3

Le moteur de course TRX 3.3 utilise un montage chemise/piston ABC (Aluminium-Bronze Chrome) sans segmentation. Ce dessin particulier de moteur repose sur un appairage soigné du cylindre et du piston pour l'étanchéité du cylindre. **Le rodage est nécessaire pour obtenir cet appairage précis de la chemise et du piston pour créer la meilleure étanchéité. C'est pourquoi le rodage est important pour obtenir les meilleures performances du moteur.**
Allouez-vous environ 1h/1h et demi par jour pour effectuer la procédure de rodage. Le rodage s'effectue en cinq réservoirs de carburant pour votre REVO. Vous devez attendre jusqu'à ce que le moteur soit complètement rodé avant de maintenir des hauts régimes. Les meilleures performances obtenues de votre moteur de course TRX 3.3 durant son rodage le seront grâce à votre soin et votre patience.
Pendant le rodage, votre moteur peut sembler mal fonctionner, avec des performances instables, calages fréquents, bougies brûlées. Ce sont les troubles normaux que les moteurs ont. De nombreuses personnes ne rencontrent pas ces symptômes avec les moteurs TRX. **Nous vous recommandons de changer la bougie par une neuve après la procédure de rodage.**

PROCEDURE DE RODAGE

L'objectif durant le rodage est de varier et limiter le régime moteur. Cela s'effectue en accélérant et en arrêtant le moteur à différentes étapes pendant les 5 réservoirs de carburant. Au fur et à mesure du rodage, la durée et l'intensité de l'accélération augmentera progressivement. Des hauts régimes soutenus ne sont pas autorisés avant le sixième réservoir. Effectuez le rodage sur une surface large et plate.
Le REVO est très rapide et durant les réservoirs 4 et 5 vous aurez besoin de beaucoup de place pour son utilisation. Accélérez et freinez doucement. Des accélérations et des freinages brusques peuvent faire caler le moteur inutilement.
- Les carburants de rodage ne sont pas recommandés. Utilisez le carburant que vous utiliserez ensuite habituellement.
- Si possible, évitez de roder votre émetteur lors de journées très froides ou très chaudes (voir page 27).
- Surveillez le niveau de carburant. Ne roulez pas avec le réservoir presque vide. Rouler dans ces conditions appauvrit le mélange. Cela peut conduire à une bougie brûlée et de hautes températures du moteur.
- Ne croyez pas rodez votre moteur TRX 3.3 au ralenti sur un banc. Cela procure de mauvais résultats.
- Ayez toujours des bougies de rechange. Le processus de rodage peut créer des dépôts sur la bougie et la détruire.
- Changez ou nettoyez votre filtre à air après le rodage.
- Suivez scrupuleusement les instructions pour chacun des 5 premiers réservoirs.

DEMARRAGE DU MOTEUR TRX 3.3 POUR LA PREMIERE FOIS

Avant de démarrer votre moteur TRX 3.3 pour la première fois, assurez-vous d'avoir lu toutes les instructions et précautions de ce manuel. **Suivez scrupuleusement les instructions de rodage réservoir par réservoir du prochain paragraphe et assurez-vous de les avoir comprises avant de démarrer votre moteur.**
Votre moteur doit être à température ambiante (21°C) ou plus la première fois que vous démarrez. S'il fait plus froid à l'extérieur, videz le carburant et gardez votre SLAYER PRO 4X4 à l'intérieur jusqu'à ce que vous soyez prêt à le démarrer, ensuite allez à l'extérieur. S'il fait plus froid que 7°, des précautions particulières doivent être suivies (voir les recommandations du rodage par temps froid page 26). Il n'est pas recommandé de faire rouler le modèle par des températures proches de 0°C ou négatives.
1. Allumez la radio (voir Page 11).
2. Assurez-vous que la gâchette des gaz est au neutre.
3. Connectez le boitier de contrôle ES START (voir Page 22).
4. Appuyez sur le bouton de démarrage par impulsions courtes de 2 secondes et surveillez l'arrivée de carburant dans la durite vers le carburateur. Surveillez avec attention, le carburant va vite. Si le carburant n'arrive pas dans la durite dans les 5 secondes, amorcez le moteur en appuyant brièvement (1 à 2s) sur la sortie d'échappement avec votre doigt jusqu'à ce que le carburant soit visible dans la durite. Surveillez avec attention. Si le moteur est amorcé trop longtemps, il sera « noyé » et se bloquera.
5. Une fois que le carburant a atteint le carburateur, le moteur doit démarrer rapidement et rester au ralenti.
6. Déconnectez le boitier EZ START du modèle.
7. Commencez le rodage.
8. Ne faites pas tourner le moteur sans charge (roues en l'air).

Si le moteur ne démarre pas, vérifiez les réglages de mélange du carburant (voir Page 21) ou consultez votre détaillant.

Page 25

□ RESERVOIR N°1

1. Pilotez le modèle sans carrosserie.
2. Procédure de pilotage : **Mettez les gaz doucement jusqu'à ¼ pendant 2 secondes. Freinez doucement pour arrêter le modèle.** Comptez les 2 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux puis arrêtez le véhicule. Actionnez la gâchette des gaz le plus doucement possible. **Répétez cette procédure jusqu'à ce que le premier réservoir soit presque vide.**

3. Vérifiez qu'une fumée épaisse et bleue sorte de l'échappement. S'il n'y a pas de fumée, enrichissez au pointeau principal en tournant le pointeau dans le sens anti horaire de ¼ de tour.
4. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur en pinçant la durite avec le coupe carburant.
5. Laissez le moteur refroidir pendant 15 minutes
   REMARQUE : Si le moteur s'arrête ou cale pendant une accélération légère, enrichissez le pointeau principal en tournant ¼ de tour en sens anti horaire.

□ RESERVOIR N°2

1. A partir de maintenant et après, votre REVO doit être pilotée avec sa carrosserie.
2. Procédure de pilotage : **Mettez les gaz doucement jusqu'à ½ pendant 2 secondes, puis freinez doucement pour arrêter le modèle.** Comptez les 2 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux, puis arrêtez le véhicule. **Répétez cette procédure jusqu'à ce que le deuxième réservoir soit presque vide.**
3. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et laissez le refroidir pendant 15 minutes.

□ RESERVOIR N°3

1. Procédure de pilotage : **Mettez les gaz doucement jusqu'à ½ pendant un décompte de 3 secondes, puis freinez doucement pour arrêter le modèle.** Comptez les 3 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux, Cent trois, puis arrêtez le véhicule. **Répétez cette procédure jusqu'à ce que le troisième réservoir soit presque vide.**
2. Au fur et à mesure que le moteur se libère, le régime de ralenti augmente et le modèle reste embrayez lorsque vous l'arrêtez. Réduisez le ralenti en réglant la vis de ralenti (voir P17) sur le carburateur en tournant en sens anti horaire.
3. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et refaites le plein de carburant. A partir de maintenant il n'est plus nécessaire de laisser le moteur refroidir entre chaque réservoir.

□ RESERVOIR N°4

1. Procédure de pilotage : **Accélérez doucement jusqu'à plein gaz pendant 3 secondes puis freinez doucement pour arrêter le modèle. Comptez les 3 secondes de cette manière :** Cent un, Cent deux, Cent trois puis arrêtez le véhicule. **Répétez cette procédure jusqu'à ce que le quatrième réservoir soit presque vide.**
2. Mettez les gaz doucement. Votre doigt ne doit pas atteindre plein gaz avant la fin du décompte des 3 secondes.
   SLAYER PRO 4X4 peut essayer de passer en seconde vitesse, s'il passe en seconde, réduire les gaz. Ne laissez pas le véhicule passer en seconde.
3. Gardez un pilotage doux et constant.
4. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et refaites le plein.

RESERVOIR N°5

1. Procédure de pilotage : **Accélérez doucement jusqu'à plein gaz pendant 3 secondes puis maintenez encore pendant 2 secondes puis freinez doucement pour arrêter le modèle.** Répétez cette procédure jusqu'à ce que le cinquième réservoir soit presque vide.
2. Le modèle doit maintenant passer en seconde. Si ce n'est pas le cas, fermez le pointeau principal dans le sens horaire d'1/8 de tour pour appauvrir légèrement le mélange et tester la boite de vitesse.
3. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et refaites le plein.

RERSERVOIR N°6

STOP ! Nettoyez votre filtre à air avant de continuer (voir instructions Page 19). Pendant le sixième réservoir, le moteur peut être réglé pour une utilisation générale.

Réservoir	Réservoir	Temps	Refroidissement	Carrosserie	Remarques
1	1/4	2 Secondes	15 Minutes	Sans	Mettre les gaz progressivement
2	1/2	2 Secondes	15 Minutes	Avec	Mettre les gaz progressivement
3	1/2	3 Secondes	-	Avec	Réduire le ralenti si nécessaire
4	Plein Gaz	3 Secondes	-	Avec	Ne passez pas en seconde
5	Plein Gaz	5 Secondes	-	Avec	Accélérez sur 3 secondes et maintenez pendant 2 secondes

Page 27

RODAGE DURANT L'HIVER

Durant le processus de rodage, le piston et la chemise s'appairent l'un à l'autre d'une manière précise. Le moteur doit atteindre une température entre 95°C et 100°C afin d'obtenir cet ajustage. Un ajustage précis de ces deux pièces est important pour une bonne compression donc de hautes performances. Si le moteur tourne trop froid pendant le rodage, le piston et la chemise ne pourront pas se dilater correctement, et cela peut conduire à une usure prématurée de ces pièces. Cette usure peut ne pas être apparente tant que l'hiver n'est pas fini et que le moteur n'est pas utilisé dans des conditions d'utilisation plus chaudes.

- Chauffez le moteur à température ambiante, en le vidant de son carburant et en maintenant le véhicule à l'intérieur à température ambiante jusqu'au démarrage. Un moteur très froid devient très difficile à démarrer.
- Une fois que le moteur a démarré, il est important de maintenir la température du moteur entre 95°C et 100°C pendant le rodage. Par des températures extérieures inférieures à 7°C, le moteur TRX 3.3 aura tendance à tourner à des températures inférieures, entre 70°C et 80°C. Cela est trop froid pour le rodage. N'appauvrissez pas le mélange en croyant augmenter la température, cela réduirait sa lubrification et causerait une usure prématurée de l'ensemble chemise/piston.
- Enveloppez la culasse avec une serviette en papier, un chiffon propre ou une chaussette pour maintenir la température de fonctionnement entre 95°C et 100°C, recommandée pour le rodage. Attention de ne pas fonctionner avec un moteur trop chaud. Contrôlez la température précisément pendant les 2 premiers réservoirs en trouvant la bonne quantité de protection sur la culasse. Cela dépend bien sûr des conditions météo. En ajoutant ou enlevant la protection sur la culasse, cela permet de réguler la température du moteur de manière convenable.
- Pour les personnes n'ayant pas une sonde de température, une goutte d'eau déposée sur la culasse aux environs de la bougie peut permettre d'estimer la température. La goutte d'eau doit « grésiller » pendant 6 à 8 secondes si le moteur est aux environs de 90°C à 95°C. Si la goutte d'eau grésille quelques secondes, alors la température est aux alentours de 105°C et le moteur doit être refroidi. Si la goutte d'eau reste longtemps et ne s'évapore pas, alors le moteur est trop froid.
- Nous vous recommandons de ne pas utiliser votre moteur à une température extérieure inférieure à 5°C. Si vous persistez à faire rouler votre véhicule par une température inférieure à 5°C, soyez prévenu que votre moteur sera difficile à démarrer et à régler par temps froid.

A des températures inférieures au gel, le carburant peut commencer à geler et cela peut être dangereux pour votre moteur. Suivez les procédures de rodage précédemment notées dans ce manuel. Cela permet un bon rodage de votre moteur et vous assurera de longues heures d'utilisation agréable.

REGLAGES DE VOTRE MOTEUR TRX 3.3

Les performances de votre moteur dépendent du réglage du mélange air/carburant. Tournez le pointeau principal sens horaire pour appauvrir le mélange, et sens anti horaire pour enrichir le mélange. En appauvrissant le mélange, cela augmente la puissance jusqu'aux limites mécaniques du moteur. **Ne jamais faire tourner un moteur trop pauvre (carburant insuffisant). Ne jamais appauvrir un moteur jusqu'au moment où il cale.** Appauvrir le moteur au-delà de la limite de sécurité permise donne de mauvaises performances et cause des dommages certains. Les symptômes d'un appauvrissement excessif sont :

- **Coupure moteur ou perte de puissance à l'accélération.**
- Surchauffe (température au-delà de 130°Cau niveau de la bougie).
- Peu ou pas de fumée bleue au niveau de l'échappement.

Si l'un de ces symptômes apparait, arrêtez immédiatement le moteur et enrichissez le d'environ ¼ de tour au pointeau principal. Le moteur sera certainement trop riche avec ce réglage et vous pourrez affiner de nouveau. Effectuez les réglages de performance en commençant riche et en appauvrissant jusqu'au réglage idéal. Il doit toujours y avoir une légère fumée bleue sortant de l'échappement.

Page 28

Avant de régler, un moteur doit chauffer à sa température normale de fonctionnement et être légèrement riche. Les réglages finaux doivent être effectués sur le moteur lorsqu'il est à température de fonctionnement. Vous pouvez constater qu'un moteur est riche quand il a les symptômes suivants :

- Accélération molle avec beaucoup de fumée bleue à l'échappement.
- Votre REVO ne passe pas en seconde vitesse.
- Carburant non brûlé à l'échappement.

• En appauvrissant le mélange avec le pointeau principal, on augmente les performances.

REGLAGE DU POINTEAU PRINCIPAL (HAUTE VITESSE)

Avec un moteur chaud et tounant riche, appauvrissez progressivement le mélange au pointeau principal par 1/16 de tour. Effectuez plusieurs passages à haute vitesse après chaque réglage pour vérifier le moteur et noter les changements en performance.

Le moteur TRX 3.3 est extrêmement puissant. Souvenez-vous d'appliquer les gaz progressivement pour éviter les roues arrières ou les pertes de contrôles. Poursuivez la procédure jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'augmentation de performance. Si l'un des symptômes suivant apparait, le mélange est au-delà des limites de sécurité de l'appauvrissement :

1. Il n'y a plus d'amélioration des performances.
2. Le moteur commence à se couper à haute vitesse (DANGER).
3. Perte de puissance soudaine durant l'accélération (DANGER).
4. Le moteur commence à surchauffer. Les symptômes d'une surchauffe sont :
   - de la vapeur ou fumée venant du moteur (pas de l'échappement)
   - accélération hésitante ou calage durant l'accélération
   - détonation ou cliquètement à la décélération
   - ralenti instable
   - mesure de température supérieur à 130°C au niveau de la bougie (une lecture de température au-delà de 130°C seule n'indique pas forcément une surchauffe, recherchez des symptômes de surchauffe supplémentaires pour confirmation).

Enrichissez le mélange de façon optimale en dévissant le pointeau principal de 1/8 de tour et testez de nouveau. Ce réglage augmente la durée de vie du moteur.

REGLAGE DE LA RICHESSE (BASSE VITESSE)

Le réglage de la richesse s'effectue toujours après celui du pointeau principal (haute vitesse). La richesse se règle par la méthode du pincement.

1. Une fois que le moteur est chaud, faites des passages à haute vitesse pour confirmer que le pointeau principal est correctement réglé.
2. Ramenez le véhicule et pincez la durite de carburant allant au carburateur. (Utilisez le coupe-carburant présent). Le moteur doit continuer à tourner pendant 2 à 3 secondes, puis accélérer et enfin s'arrêter.
3. Si le moteur tourne plus de 3 secondes, appauvrissez le pointeau de richesse de 1/16 de tour. Effectuez de nouveaux passages à haute vitesse et effectuez de nouveau le test.
4. Si le moteur s'arrête immédiatement sans accélérer, alors, enrichissez le pointeau de richesse de 1/8 de tour. Effectuez de nouveaux passages à haute vitesse et effectuez de nouveau le test.

Lorsque le pointeau de richesse est réglé correctement, la réponse du carburateur doit être très rapide, au point qu'il devient difficile de contrôler votre SLAYER PRO 4X4 lors d'une accélération.

TABLEAU DE REGLAGE DU MELANGE AIR/CARBURANT

		Alors la densité est	Réglez le mélange pour être
Si l'humidité est	Plus faible	Légèrement plus forte	Légèrement plus riche
	Plus forte	Légèrement plus faible	Légèrement plus pauvre
Si la pression atmosphérique est	Plus faible	Moins dense	Plus pauvre
	Plus forte	Plus dense	Plus riche
Si la température est	Plus faible	Plus dense	Plus riche
	Plus forte	Moins dense	Plus pauvre
Si l'altitude est	Plus faible	Plus dense	Plus riche
	Plus forte	Moins dense	Plus pauvre
Si le pourcentage de Nitro est	Plus faible	-	Plus pauvre
	Plus forte	-	Plus riche

REGLAGE DU RALENTI

Une fois que le pointeau principal (haute vitesse) et le pointeau de richesse (basse vitesse) ont été réglés, réduisez la vitesse de ralenti jusqu'au minimum fiable. Souvenez-vous que ce réglage doit être effectué à la température normale de fonctionnement du moteur.

1. Réglez le trim des gaz de l'émetteur de sorte que les freins fonctionnent (repérez la position d'origine). Cela assure que le boisseau du carburateur est en contact avec la vis de ralenti.
2. Dévissez la vis de ralenti pour réduire le régime, ou vissez la pour augmenter le régime de ralenti. Le régime de ralenti doit être réglé aussi bas que possible tout en maintenant stabilité et la fiabilité.
3. Remettre le trim des gaz sur l'émetteur à sa position d'origine.

REGLAGE PRECIS DU CARBURATEUR

Après avoir réglé votre moteur TRX 3.3, à la fin de la procédure de rodage, il n'y a pas besoin de réglages importants du mélange.

Notez la température, l'humidité, la pression atmosphérique lorsque vous avez terminé de régler avec précision votre moteur. Les conditions météorologiques peuvent être trouvées sur le WEB ou les télévisions locales. Ces informations doivent être considérées comme la base de vos réglages.

Vous pouvez avoir besoin de régler votre carburateur pour compenser des changements de température ou de pression atmosphérique (densité de l'air) jour par jour. Habituellement vous devez enrichir le mélange lorsque le temps est plus frais que la base de vos réglages, et la densité de l'air supérieure. Appauvrissez le mélange lorsque le temps est plus chaud que la base de vos réglages, et la densité de l'air inférieure. Le tableau fournit des informations générales sur la manière dont les conditions météorologiques affectent la densité de l'air lorsqu'elle augmente ou diminue par rapport à la base de vos réglages.

REGLAGE DU MOTEUR GRACE A LA TEMPERATURE

Les procédures suivantes nécessitent l'emploi d'une sonde de température infra-rouge ou d'une sonde de température embarquée TRAX4091. La température moteur peut être une aide aux réglage efficace lorsque vous avez compris la relation entre température ambiante et température du moteur. La température de fonctionnement du moteur, lorsqu'il est réglé pour des performances optimales, varie suivant les conditions atmosphériques, la charge sur le moteur, la précision des appareils de mesure et bien d'autres facteurs. La condition météorologique qui a le plus d'influence sur la température de fonctionnement du moteur est la température de l'air.

Attendez-vous à ce que la température du moteur varie presque dans la proportion directe à la température de l'air. En supposant que vous réglez votre moteur pour la même performance maximale chaque jour, le moteur tournera environ 20° plus chaud lorsque la température est de 40°C à l'extérieur que si elle était de 20°. Pour cette raison nous ne pouvons pas vous donner une plage de température qui vous indiquerait le meilleur réglage.

Il n'y a pas de température optimale qui peut être utilisée comme but pour le meilleur réglage du moteur. Ne vous appuyez pas seulement sur une sonde de température pour régler votre moteur. Réglez votre moteur en vous basant, avec attention, sur la manière dont il répond aux changements de mélange (plus de fumée/moins de fumée, hésitant/rapide, fiable/calage).

Lorsque le moteur est réglé, surveillez la température.Une sonde de température peut vous aider au réglage en vous donnant une indication sur la manière dont les rélgages influent sur le moteur, et vous évitez d'atteindre des températures excessives. Par exemple, lorsque vous appauvrissez le mélange, les performances augmentent ainsi que la température.

Si vous continuez à appauvrir le mélange et que la température augmente, mais les performances stagnent, vous avez atteint le réglage pauvre de sécurité maximum. Notez la température de votre moteur. Généralement, essayez de ne pas dépasser 130°C au niveau de la bougie. Si cela est nécessaire augmentez le refroidissement du moteur en découpant le pare-brise. Sous certaines conditions, le moteur peut fonctionner parfaitement sans caler, sans hésitation à des températures supérieures à 130°C, particulièrement sous les climats chauds.

Si vous enrichissez le mélange pour abaisser la température sous les 130°C et que cela résulte à des performances décevantes, revenez aux réglages précédents

satisfaisants du moment que vous avez un panache de fumée bleue à l'échappement. Si la température du moteur excède 130°C, avec un refroidissement correct et que le véhicule ne montre pas de signes anormaux de fonctionnement, évitez alors les réglages pauvres extrêmes. Surveillez les signes de surchauffe. Enrichissez légèrement le mélange pour avoir une marge de sécurité, et une lubrification correcte.
Les symptômes de la surchauffe sont :
• de la vapeur ou fumée venant du moteur (pas de l'échappement)
• accélération hésitante ou calage durant l'accélération
• détonation ou cliquètement à la décélération
• ralenti instable.

Page30
PILOTAGE DE VOTRE SLAYER REVO 3.3
Introduction
Votre moteur TRX 3.3 est rodé, le réglage du mélange effectué, le ralenti réglé, il est temps de s'amuser. Ce chapitre contient des instructions pour régler votre REVO, avant d'y aller, gardez en mémoire ces quelques précautions.
• **Ne faites pas rouler votre REVO dans l'eau, la boue, la neige ou l'herbe humide.** L'eau et la boue peuvent pénétrer par le filtre à air et endommager sévèrement votre moteur. De faibles quantités d'humidité peuvent mettre en panne l'électronique et vous faire perdre le contrôle de votre REVO.
•Le moteur de course TRX 3.3 est extrêmement puissant, rappelez-vous de mettre les gaz progressivement pour éviter les tête-à-queue et les pertes de contrôle.
• Ne pas tenir votre REVO hors sol et faire tourner le moteur à haut régime sans charge. Cette pratique peut endommager votre moteur.
• Evitez les hautes vitesses pendant de longues périodes sur de grandes distances. Cela peut causer des surrégimes du moteur dépassant les limites de sécurité du moteur.
• Ne pilotez pas votre REVO avec une transmission endommagée. Le moteur peut être endommagé par des surcharges d'efforts causées par des frictions, ou au contraire faire des surrégimes dû à des pièces manquantes ou desserrées.
• Ne tractez rien avec votre REVO. Le moteur est refroidi par la vitesse de l'air. Le remorquage crée un effort important sur le moteur et en même temps limite le refroidissement nécessaire au moteur à cause de la vitesse réduite.
• Si votre REVO est bloquée, arrêtez de pilotez immédiatement déplacez le véhicule puis reprenez votre pilotage.
• N'arrêtez jamais l'émetteur de votre radio lorsque le moteur tourne, votre modèle pourrait rouler sans contrôle.

Conseils de pilotage
• Les monster Tracks de par leur conception ont un centre de gravité très haut qui nécessite une technique de pilotage différente. Pour éviter les tonneaux, réduisez la vitesse avant les virage et accélérez doucement dans le virage. Cette technique permet au REVO de s'accrocher à la surface et de tourner plus court.
• Ne freinez pas en tournant les roues au même moment. Le véhicule pourrait partir en tonneaux.
• Lors d'un saut, mettez un peu de gaz lorsque le REVO est dans les airs afin de permettre au nez du véhicule de ne pas piquer et ainsi lui permettre d'atterrir sur ses quatre roues. Faites attention à ne pas faire de surrégime ou à atterrir avec le moteur à plein gaz. Si le nez du véhicule se lève de trop, freinez rapidement et brièvement pour ajuster l'assiette du véhicule.
• Pilotez en franchissant les obstacles sur le côté du véhicule (comme des bordures ou des pierres par exemple) à la place de rouler dessus de front. Cela permettra aux suspensions de s'articuler et d'absorber plus aisément l'impact.
• Changez ou nettoyez la mousse externe de votre filtre à air après chaque heure de fonctionnement. Changez ou nettoyez la mousse interne toutes les 3~4 heures de fonctionnement. Cela est vital pour votre moteur. Le temps de fonctionnement inclut également la période de rodage du moteur.

Page 31
REGLAGES DE BASE
Le présent guide de montage et de réglage est divisé en deux sections - essentielle et avancée. Il ne faut pas avoir des connaissances spécialisées sur la suspension et la boîte de vitesses uniques de le REVO pour effectuer des réglages ordinaires de tous les jours. Dans la section des réglages essentiels, vous apprendrez les procédures de réglage de l'alignement, de la raideur, de l'amortissement, de la direction et du niveau du véhicule. Les réglages du rapport de vitesse, le point de changement de vitesse à deux positions, l'embrayage à slipper et le frein sont également expliqués dans cette section. Dans la plupart des cas, les renseignements essentiels suffisent pour que le REVO se comporte bien sur de diverses surfaces.
Le REVO présente des options de réglage sophistiquées, bien avancées, permettant aux connaisseurs d'exploiter toutes les possibilités du camion. La section de réglages avancés (à partir de la page 39) couvre des sujets comme les culbuteurs de suspension optionnels, le réglage du centre de roulis, le réglage du carrossage, le réglage de la variation de pince, le réglage des différentiels et le réglage fin des rapports de vitesse à deux positions. Assurez-vous d'avoir bien compris les réglages essentiels avant de passer aux réglages avancés. Toute combinaison incorrecte de réglages peut affecter le bon fonctionnement du camion, y compris sa manoeuvrabilité. Si vous ne savez pas pourquoi vous apportez une modification, vous devriez ne pas changer le réglage par défaut. Le consignes d'utilisation des culbuteurs et des ressorts à longue course sont aussi livrées avec le Revo. Les culbuteurs à longue course soutiennent une course de la suspension extra-longue, nécessaire au roulage sur des rochers et des terrains très accidentés. Les culbuteurs à longue course permettent à la suspension de fonctionner aux limites extrêmes d'un point de vue mécanique et sont recommandés aux utilisateurs avancés.

REGLAGE DE LA SUSPENSION
Ressorts
Les ressorts avant et arrière de le REVO ont des raideurs différentes. Les ressorts arrière sont plus rigides que les ressorts avant de 10%. La tension de la précharge du ressort peut être réglée en tournant le bouton de réglage de la précharge. Le réglage de la précharge modifie l'affaissement de la suspension. L'affaissement de la suspension indique la mesure dans laquelle la suspension se comprime lorsque le camion est en état de repos. Réglez la précharge pour que la suspension se comprime environ un tiers de sa course totale (voir l'image). Si l'affaissement de la suspension est grave et qu'il faut augmenter de beaucoup la précharge du ressort pour le compenser, vous devez utiliser un ressort plus rigide. Il faut utiliser des ressorts plus rigides (fournis) lorsque les bras de suspension à longue course sont installés.
Utilisez un ressort plus rigide pour réduire l'affaissement, réduire l'inclinaison de la carrosserie, contrôler le plongeon au freinage et en général créer une sensation accrue de réactivité et de fermeté. Si le REVO doit être considérablement plus léger pour participer à des courses, il faut utiliser des ressorts plus souples qui permettent à la suspension de s'affaisser. Les configurations plus lourdes exigent des ressorts plus rigides. Le réglage du niveau de véhicule se fait en changeant la longueur ou la position des tiges-poussoir dans les bras de suspension inférieurs. Voir les réglages du niveau de véhicule dans la section suivante. L'affaissement de la suspension et la précharge des ressorts doivent être réglés chaque fois que les ressorts sont enlevés et/ou remplacés.
Les ressorts en option fournis par Traxxas sont énumérés ci-dessous. Voir les numéros de toutes les pièces dans la liste. Les ressorts à taux de rigidité plus élevé sont plus raides. Les ressorts s'identifient selon les points colorés situés aux extrémités.

Course de 90mm

Couleur des points	**Raideur**
Jaune	14,8 lb/po (2,6 N/mm)
Blanc	16,6 lb/po (2,9 N/mm)
Orange (avant standard)	18,3 lb/po (3,2 N/mm)
Vert (arrière standard)	20,0 lb/po (3,5 N/mm)
Or	21,7 lb/po (3,8 N/mm)
Fauve	23,4 lb/po (4,1 N/mm)
Noir	25,1 lb/po (4,4 N/mm

Course de 90mm

Couleur des points	**Raideur**
Argent (avant standard)	28,0 lb/po (4,9 N/mm)
Rose	30,0 lb/po (5,4 N/mm)
Bleu (arrière standard)	33,7 lb/po (5,9 N/mm)
Violet	36,5 lb/po (6,4 N/mm)

Note : Les ressorts de course de 90mm ne sont pas recommandés pour les longs bras oscillants.

Réglage du niveau de véhicule
La suspension fonctionne avec des tiges-poussoirs installées sur chaque bras de suspension. En changeant la longueur et/ou la position de la tige-poussoir, vous réglez le niveau de véhicule sans affecter ou compromettre les autres paramètres de la suspension. Par exemple, vous pouvez élever et baisser le niveau de véhicule sans changer la distribution de la course en haut ou en bas, sans changer de ressorts ou affecter le taux progressif. Cette fonction de l'E-Revo est bien unique et très bienvenue pendant les courses, où vous pouvez obtenir un centre de gravité bas (en baissant le niveau de véhicule) sans perdre les capacités de la suspension. En élevant le niveau de véhicule, vous augmentez la garde au sol si le terrain est accidenté.

Le niveau de véhicule peut être changé en montant la tige-poussoir dans un orifice différent sur le bras de suspension inférieur. Par défaut, la tige-poussoir est installée dans l'orifice central du porte-tige du bras de suspension inférieur. Si la tige-poussoir est montée dans l'orifice intérieur, le niveau de véhicule augmente. Si elle est montée dans l'orifice extérieur, le niveau de véhicule décroît.

Page 32

! Important : Les amortisseurs sont assemblés en usine avec une distance de centreau- centre (entre les rotules d'embout) de 87mm. Chaque fois que les amortisseurs sont enlevés et démontés, il faut vérifier que cette est respectée en vue du bon fonctionnement de la suspension.

Le niveau de véhicule peut être réglé finement en modifiant l'affaissement de la suspension. N'essayez pas de modifier trop radicalement le niveau de véhicule en ajustant la précharge du ressort du corps d'amortisseur. Si l'affaissement de la suspension est grave et qu'il faut augmenter de beaucoup la précharge du ressort pour le compenser, vous devez utiliser un ressort plus rigide. Vous pouvez obtenir le niveau de véhicule le plus bas en installant la tige-poussoir réglable optionnelle dans l'orifice le plus à l'extérieur du porte-tige du bras de suspension. Tournez les embouts complètement jusqu'à ce qu'ils s'arrêtent (pour raccourcir). Les bras de suspension à longue course optionnels sont à utiliser seulement avec les tiges-poussoirs non-réglables standard installées dans l'orifice marqué "LT" (l'orifice central du porte-tige du bras de suspension inférieur). Le niveau de véhicule peut être légèrement modifié en réglant la précharge du ressort.

Réglage des capsules des pivots à rotule

Les capsules de pivots à rotule doivent être réglées de sorte que les pivots à rotules soient libres dans les porte-essieux sans avoir de jeu excessif. Utilisez le multi-outil de suspension carré pour serrer ou desserrer la capsule de pivot à rotule.

Huile d'amortisseur

Les 4 amortisseurs (atténuateurs) en aluminium à huile contrôlent le mouvement de la suspension en empêchant les roues et les pneus de continuer « à rebondir» après avoir déjà bondi d'une bosse. Changer l'huile des amortisseurs peut modifier l'effet atténuateur de la suspension. Mettre de l'huile à grande viscosité augmente l'atténuation. Utiliser de l'huile moins visqueuse détermine une moindre atténuation de la suspension. L'atténuation doit être augmentée (en utilisant de l'huile plus visqueuse) si le modèle se repose facilement après les sauts. L'atténuation doit être diminuée (en utilisant de l'huile moins visqueuse) si de petites bosses causent le modèle de sauter et sembler instable. La viscosité de l'huile d'amortisseur est affectée par les températures extrêmes ; l'huile ayant une certaine viscosité deviendra moins visqueuse à des températures élevées et plus visqueuse à des températures plus basses. Si vous utilisez le modèle dans des régions froides, de l'huile à viscosité réduite peut être nécessaire. Par fabrication, les amortisseurs sont remplis de l'huile de silicone SAE-30W. Mettez toujours de l'huile de silicone 100% dans l'amortisseur.

Changement d'huile d'amortisseur

Les amortisseurs doivent être déposés du véhicule et démontés pour changer l'huile.

1. Enlevez la coupelle d'appui inférieure du ressort et le ressort d'amortisseur.
2. Enlevez le couvercle supérieur de l'amortisseur à l'aide de la clé d'amortisseur et l'outil de suspension.
3. Videz l'huile du corps d'amortisseurs.
4. Rempliez l'amortisseur avec la nouvelle huile jusqu'en haut du corps.
5. Déplacez lentement le piston de haut en bas pour enlever les bulles d'air. Laisser reposer l'amortisseur pour que les bulles remontent vers la surface.
6. Filetez lentement le couvercle supérieur, la vessie de l'amortisseur installé sur le corps, avec l'outil de suspension. L'huile excédentaire s'écoule du petit trou du couvercle.
7. Serrez le couvercle jusqu'à l'ergot. À l'aide de la clé d'amortisseur en acier fournie, tenez bien le corps d'amortisseur tout en serrant.

Page 33

REGLAGES DE L'ALIGNEMENT

Le réglage de l'alignement est très important pour assurer la meilleure performance de le SLAYER PRO 4X4. Réglez l'alignement avec autant de soin et de précision que possible. Réglage du pincement Les roues peuvent être réglées pour qu'elles soient orientées droit vers l'avant ou avoir un pincement ou une ouverture. Pour aider la mémoire, regardez vos pieds. Le pincement veut dire que vos pieds sont orientés l'un vers l'autre. L'ouverture veut dire que vos pieds sont orientés en directions opposées.

L'angle de pincement des roues avant peut être réglé en changeant la longueur des tirants qui lient la tringlerie de direction aux supports d'essieu avant. L'angle de pincement des roues arrière peut être réglé en changeant la longueur des tirants métalliques qui lient les cloisons arrière aux supports d'essieu arrière. Les tirants avant et arrière munis de tendeurs. La longueur des tirants peut être réglée à l'aide de la clé de Traxxas fournie.

Réglages d'usine de la base de pincement

Avant : 0 degré

Arrière : Pincement intérieur d'un degré de chaque côté

Dans certaines circonstances, le pincement intérieur peut être augmenté jusqu'à 3 degrés maximum. Pour éviter tout brouillage entre les composantes de la suspension et les culbuteurs à longue course, voir le tableau des limites de l'alignement à la page 34.

Réglage du carrossage statique

Il est possible de régler les roues avec un carrossage positif ou négatif (voir l'illustration ci-dessous). L'angle de carrossage change au fur et à mesure que la roue se déplace vers le haut et vers le bas sur sa plage d'action. Le carrossage statique est l'angle de carrossage au niveau de la roue lorsque le niveau de véhicule est normal et stationnaire.

Les pivots à rotule de la suspension situés dans les porte-essieux règlent le carrossage statique. Les pivots à rotule sont protégés par des bouchons à chaînette bleus. Pour régler le carrossage statique, passez la clé hexa de 2,5mm dans la fente du bouchon à chaînette et agrippez le bout du pivot à rotule (si la suspension est comprimée jusqu'à ce que les bras soient parallèles à la terre, il sera plus facile d'agripper la clé hexa). Le pivot à rotule supérieur est normalement vissé à fond. Le carrossage négatif est réalisé en dévissant complètement le pivot à rotule du bras de suspension inférieur. **Note :** Lorsque le carrossage est changé, l'angle du tirant de la roue doit être remis à zéro.

Réglages d'usine de la base du carrossage statique

Avant : carrossage négatif d'un degré de chaque côté

Arrière : carrossage négatif d'un degré de chaque côté

Page 34

Limites maximales de l'alignement (utiliser la longueur originale des tiges-poussoir)

Les configurations maximales de l'alignement du pincement et du carrossage de Revo peuvent être limitées par le réglage du niveau de véhicule. Si vous dépassez les limites maximales, vous risquez l'apparition de brouillages entre les composantes de la suspension. Le niveau de véhicule est contrôlé par l'endroit où la tige-poussoir est montée dans le bras de suspension inférieur. D'abord, établissez laquelle des configurations suivantes vous utilisez :

a. Configuration originale - La tige-poussoir est dans la position centrale du bras de suspension inférieur.

b. Configuration élevée - La tige-poussoir est dans une position élevée pour augmenter le niveau de véhicule (l'orifice le plus à l'intérieur du bras de suspension inférieur).

c. Configuration rabaissée - La tige-poussoir est dans une position rabaissée pour décroître le niveau de véhicule (l'orifice le plus à l'extérieur du bras de suspension inférieur).

d. Configuration à longue course - La tige-poussoir est dans la position centrale du bras de suspension inférieur lorsque les culbuteurs à longue course sont installés.

Suspension avant

Voilà les réglages maximaux de la suspension avant que nous suggérons pour éviter tout brouillage entre les composantes de la suspension :

Configuration	**Disponible Carrossage (degrés)**	**Pincement disponible (degrés)**	
		Pincement intérieur	**Pincement extérieur**
Pièces originales	de +3 à -1	1	1
Élevé	de +3 à -5	3	3
Rabaissé	de +3 à -5	3	3
Course longue	de +3 à -1	1	1

Suspension arrière

Voilà las réglages maximaux de la suspension arrière pour toutes les configurations. Le pincement extérieur est utilisé normalement à l'arrière de Revo.

Configuration	Disponible Carrossage (degrés)	Pincement disponible (degrés)	
		Pincement intérieur	Pincement extérieur
Tout	de +3 à -5	3	2

REGLAGE DE LA TRANSMISSION

Réglage de l'embrayage à friction (à slipper)

Le REVO 3.3 est muni d'un embrayage réglable à slipper de contrôle du couple. L'embrayage à slipper est intégré au pignon droit principal sur la transmission (voir page 6). Le réglage de l'embrayage à friction se fait à l'aide du contre-écrou à ressort disposé sur l'arbre d'entrée. Utilisez la clé 4 branches fournie avec le kit. Pour serrer ou desserrer l'écrou de slipper. L'arbre est ainsi verrouillé en vue des réglages à faire. Tournez l'écrou de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour serrer (moins de patinage) et dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour desserrer (plus de patinage). Le slipper possède deux fonctions :

1. Limitez le couple du moteur sur les roues pour éviter le patinage sur les surfaces glissantes, et les roues arrière incontrôlées sur les surfaces accrocheuses.
2. La protection de la transmission lors des impacts ou lorsque les amortisseurs sont très sollicités (lors de la réception de sauts avec le moteur à plein gaz).

Le slipper est réglé d'origine pour un glissement minimal, juste assez pour protéger la transmission des contraintes liées aux chocs. Sur des surfaces peu adhérentes comme sur des sols poussiéreux ou des sols secs, vous devrez desserrer l'écrou du slipper pour permettre à la transmission de glisser.

Cela permettra au véhicule d'être plus facile à piloter et de pardonner plus les écarts de pilotage en réduisant les dérapages et les pertes d'adhérence. Dévisser le slipper peut augmenter les performances sur des sols extrêmement adhérents pour éviter au train avant de déraper lors des accélérations. Les réglages du slipper s'effectuent par 1/8 de tour.

Le serrage maximal du slipper est situé au point où les pneus ne patinent plus sur une surface très adhérente. Le slipper ne devra pas être vissé totalement pour éliminer le glissement. Ne vissez pas trop l'écrou du slipper car vous pourriez endommager les roulements, les plaquettes et autres éléments.

Page 35

Réglages de la boîte de vitesse deux rapports

Le REVO est livré équipé d'une boîte de vitesse à deux rapports réglable. Lorsque le point de passage du deuxième rapport est correctement réglé, les accélérations et les performances sont optimales. Utilisez une clé BTR de 2mm pour ajuster le point de passage. Pour réaliser ce réglage, le moteur devra être arrêté (ne pas fonctionner).

1. Mettez la transmission en marche avant (le bouton placé en bas).
2. Retirez le petit capuchon en caoutchouc pour accéder à la vis de réglage de la boîte de vitesse.
3. Lorsque vous regardez à travers l'orifice, faites tourner la couronne pour aligner la saignée de la cloche avec l'ouverture.
4. Maintenez la couronne et faites rouler tout doucement le véhicule vers l'avant jusqu'à ce que la vis BTR noire devienne visible de l'ouverture. **Remarque :** le véhicule devra rouler uniquement vers l'avant (et non en marche arrière) lorsque la couronne est maintenue immobile.
5. Insérez la clé BTR 2mm à travers la cloche pour atteindre la vis de réglages.
6. Tournez la vis de réglages de 1/8 de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour diminuer le temps du point de passage (le deuxième rapport passera plus tôt). Faites attention à ne pas trop dévisser la vis de réglages sous peine de sortir la vis et le ressort de leur logement (et cela nécessitera un démontage partiel et une réparation). Vissez la vis de réglages dans le sens des aiguilles d'une montre pour retarder le passage du deuxième rapport de vitesse.
7. Réinstallez le capuchon en caoutchouc pour éviter que de la poussière ne s'introduise dans la transmission. N'ajoutez pas d'huile ou d'autres lubrifiants dans la transmission.
8. Vérifiez les performances du véhicule, en effectuant un test après chaque réglage. Sur un petit circuit avec quelques virages serrés, essayez de régler le point de passage du deuxième rapport assez tardivement afin qu'il s'enclenche uniquement lors des lignes droites. Cela afin d'éviter que le second rapport ne s'enclenche lors d'un virage. Sur un circuit plus large, il sera peut-être nécessaire d'embrayer plus tôt sur le deuxième rapport pour augmenter la vitesse.

Régler l'entre-dent cloche/couronne

L'entre-dent idéal entre la cloche et la couronne du REVO est de 0,1mm. Pour ajuster l'entre-dent, placez entre les dents un morceau de papier de type A4 ou un morceau d'imprimé (d'environ 0,1mm d'épaisseur). Dévissez les quatre vis du support moteur situées sous le châssis (voir l'illustration) et déplacez le moteur afin que la cloche soit en contact avec la couronne. Faites ensorte que la bande de papier ne soit pas trop écrasée mais suffisamment coincée entre les pignons pour qu'elle ne puisse pas se libérer. Ensuite vissez fermement les vis du support moteur. Lorsque la bande de papier est retirée, un léger jeu doit subsister (presque imperceptible) entre les pignons et il ne doit pas y avoir de signes de frottements.

Changer la couronne

1. Enlevez les quatre capuchons des vis qui fixent le moteur à son support.
2. Enlevez les vis bombées qui fixent le coude du support arrière de carrosserie.
3. Enlevez avec précautions le moteur et son système d'échappement afin d'obtenir la place nécessaire au démontage de la couronne.
4. A l'aide d'une clé BTR 2,5mm, enlevez les trois vis situées sur le slipper. Retirez la couronne de son axe. Si la couronne reste maintenue sur son axe, utilisez un tournevis plat pour pousser doucement au dos de la couronne.

Répétez inversement les étapes ci-dessus pour installer une nouvelle couronne.

SYSTEME DE DIRECTION A 2 SERVOS

Le REVO utilise 2 servos digitaux de direction et un sauve servo unique pour une direction puissante ayant une réponse optimale. Pour éviter une consommation excessive sur la batterie du récepteur, il est important de s'assurer que les servos sont au repos lorsque la direction est au neutre. Si les servos de direction grognent lorsqu'ils sont alimentés, et au neutre, sans charge sur les roues avant, les tringleries doivent être ajustées.

Réglage du système de direction

1. Enlevez les palonniers de servo et les biellettes de direction des servos. Débranchez les biellettes de direction du sauve servo.

Page 36

2. Egalisez les deux biellettes de direction (41,8mm - utilisez le "modèle de longueur de la biellette de direction" pour régler la longueur).
3. Allumez le récepteur et le transmetteur.
4. Réglez le levier de direction du transmetteur à la position neutre "0".
5. Branchez le bout d'une biellette de direction au bras de direction sauve servo et à l'autre bout du palonnier de servo.
6. Placez le bras de direction sauve servo en position perpendiculaire sur la ligne médiane du véhicule.
7. Tout en tenant le bras de direction sauve servo dans la position indiquée au point 6, installez le palonnier de servo sur le servo de façon à ce que la biellette de direction soit parallèle à la ligne médiane du véhicule. Ainsi, le palonnier de servo sera automatiquement réglé avec le décalage de 7 degrés indiqué dans l'illustration.
8. Installez le deuxième palonnier de servo de l'autre côté en reprenant la même procédure.
9. Réglez avec précision la longueur de la deuxième tringlerie pour éliminer toute charge sur le système de direction en position neutre. Enlever une vis du palonnier de servo et ajustez la longueur de la biellette jusqu'à ce que les trous du palonnier et de la rotule soient alignés, remettre la vis.

Si vous utilisez des servos du marché des pièces de rechange, il est important d'utiliser les palonniers de servo conçus pour le REVO. Des palonniers de servodirection optionnels sont vendus séparément pour les servos non-Traxxas.

Réglage de la sauve servo

Un ressort plus rigide optionnel est disponible pour la sauve servo lorsqu'on utilise des servos à engrenages métalliques (voir plus de détails dans la liste des pièces). N'utilisez pas ce ressort avec les servos haut couple standard de Traxxas.

REGLAGES DU FREIN

Le T-Maxx est équipé d'un disque de frein qui agit sur l'axe de transmission. Le frein est paramétré d'usine et ne nécessite aucune attention particulière. Au fur et à mesure que les éléments de freinage vont s'user, des réglages devront être réalisés.

Visserie de réglages du frein

Les deux écrous qui sont utilisés pour fixer les plaquettes de frein devront être ajustées régulièrement au fur et à mesure de leur usure. Ils devront être vissés de façon à obtenir un espace de 0,50mm entre le disque et les plaquettes (du côté de la transmission). Vissez les vis de telle façon qu'elles soient à peine en contacte avec la plaquette. Réglez de la façon suivante :

1. Utilisez une cale de 0,50mm entre le disque de frein et la plaquette.
2. Poussez fermement avec votre doigt a plaquette externe contre la plaquette internet. Le disque doit être pris en sandwich entre les étriers. Vissez les vis de telle façon qu'elles soient à peine en contacte avec la plaquette. Ne vissez pas trop car vous pourriez endommager les étriers. Dévissez chaque vis d'un tour.

Réglage de la tringlerie de frein

Lorsque qu'il est réglée correctement le ressort de la tringlerie doit affleurer le guide de tringlerie lorsque le servo est au neutre (gaz fermé). Cela permet de ne pas avoir de frein lorsque le véhicule est en roue libre. La vis de réglage du frein peut être devisée si il y a besoin de moins de freinage. Ne pas régler cette vis pour comprimer le ressort lorsque le servo est au neutre. Cela peut causer des frottements et provoquer une mauvaise tenue de route.
La position de l'extrémité en z est sur le trou central du palonnier (réglage d'usine). En changeant cette positon cela change la manière dont le frein est appliqué. La vis de réglage du frein doit être réajustée si la tringlerie est déplacée sur le palonnier.

Usure des plaquettes et remplacement

Dans une utilisation normale, les plaquettes vont s'user lentement. Cependant si les plaquettes deviennent trop proches de leurs fixations en métal, ils devront être remplacés. Si l'usure devient trop importante, les éléments de freinage peuvent être endommagés et compromettre le système de freinage.

Page 37

ENTRETIEN ET STOCKAGE DE VOTRE REVO

Votre REVO nécessite une maintenance régulière pour rester au sommet de ses performances. **Un entretien négligé permet à la poussière, dépôts et humidité de s'installer dans votre moteur, pouvant provoquer une panne moteur.** Les procédures suivantes doivent être exécutées très sérieusement.

Après chaque heure d'utilisation :

- Nettoyez et huilez le filtre à air. La procédure se trouve page 21. **Nous ne soulignerons jamais assez combien il est important de nettoyer votre filtre à air à intervalles régulier.** La propreté et l'état du filtre conditionne la durée de vie de votre moteur. Ne manquez pas l'entretien de votre filtre à air.
- Nettoyez l'extérieur de votre moteur, de la poussière accumulée, de l'huile et de la crasse. Une accumulation de crasse ne permet plus un bon refroidissement du moteur.
- Afin de maintenir les performances optimales de votre système de radiocommande, changez les piles alcalines de la réception après chaque heure d'utilisation. Si vous utilisez une batterie rechargeable, rechargez-la après chaque heure d'utilisation pour garder les meilleures performances.
- Serrez les écrous de roues particulièrement du côté gauche. Utilisez la clé de 17mm incluse dans le kit.

Après chaque séance d'utilisation :

- Pratiquez un entretien sur le moteur. Cela comprend un nettoyage du moteur, afin d'enlever les dépôts humides et corrosifs. Cela est très important pour la vie de votre moteur. Lisez les instructions pour la procédure après utilisation.
- Contrôlez les pignons, pour usure, dents cassées ou débris coincés dans les dents.
- Inspectez le véhicule pour constater les dommages évidents, ou l'usure.

1. Vérifiez les vis manquantes ou dévissées.
2. Recherchez les pièces tordues, cassées.
3. Surveillez les câblages électriques coupés ou débranchés.
4. Surveillez les durites percées ou pincées.
5. Surveillez les fuites de carburant.

AUTRE ENTRETIEN PERIODIQUE

- La bielle : Elle doit être remplacée lorsque la chemise et le piston sont remplacés. Remplacez aussi l'axe de piston et son circlip lorsque la bielle est changée. Comme les autres composants internes du moteur, la durée de vie de la bielle dépend de l'utilisation du moteur et de la qualité, et de la fréquence d'entretien du moteur. Vérifiez la bielle après que le moteur ait consommé environ 10 litres.
- Garnitures d'embrayage à slipper (matériel de friction) : En conditions normales d'utilisation, le matériel de friction dans l'embrayage à slipper doit s'user très lentement. Si l'épaisseur des garnitures de l'embrayage à slipper est de moins de 1,8mm, le disque de friction doit être remplacé. Mesurez l'épaisseur des garnitures à l'aide d'un compas ou en la comparant au diamètre des clés à six pans de 1,5 et de 2,0mm fournies avec le modèle.
- Chemise/Piston : La durée de vie de l'ensemble chemise/piston dépend fortement de la manière dont est utilisé le moteur, et de son entretien. L'ensemble chemise/piston doit être remplacé lorsque leur étanchéité n'est plus efficace (perte de compression). Les symptômes sont : un moteur difficile à démarrer lorsqu'il est chaud, qui cale lorsqu'il est chaud ou lorsque les gaz sont mis au ralenti rapidement. Changez l'axe de piston et le circlip lorsque vous changez l'ensemble chemise/piston.

PROCEDURE D'ENTRETIEN APRES UTILISATION

Vous devez effectuer une procédure d'entretien après utilisation sur votre moteur TRAXXAS lorsque le modèle va être stocké pour une dur »e supérieure à quelques heures. Préparer votre moteur pour le stockage sera récompensé par une durée de vie accrue, des démarrages facilités, et de meilleures performances. Lorsqu'un moteur nitro est arrêté, du carburant non brûlé reste dans le carter du moteur. Le méthanol est un produit hydrophile ce qui signifie qu'il absorbe l'humidité. Cette humidité peut engendrer de la rouille sur les parties métalliques (vilebrequin, roulements, axe de piston et arbre de démarrage) si le carburant n'est pas enlevé. Il existe des huiles AFTER RUN chez votre détaillant ou vous pouvez utiliser du WD40, produit d'entretien courant. Pour assurer une bonne protection interne contre la corrosion de votre moteur TRX 3.3, utilisez la procédure suivante :

1. Lorsque cela est possible, arrêtez votre moteur en pinçant la durite. Cela permet à la plus grande partie du carburant d'être consommée par le moteur. Assurez-vous que les gaz soient au ralenti. Vous devez pincer la durite pendant plusieurs secondes avant que le moteur s'arrête.
2. Videz complètement le réservoir. Utilisez votre pipette pour aspirer le carburant. Ne mélangez pas le vieux carburant avec du carburant neuf. Si vous laissez du carburant dans votre réservoir, lors du transport de votre modèle, vous pourriez introduire du carburant dans votre moteur.

Page 38

3. Avec le réservoir vide, et les gaz au ralenti, essayez de démarrer votre moteur. Votre moteur tournera quelques secondes en consommant le carburant restant dans le carter et les durites.
4. Une fois que le moteur est arrêté, nettoyez l'extérieur avec un compresseur et du nettoyant moteur. Une fois le moteur propre et sec, débranchez le fil de la bougie, démontez la bougie et le filtre à air.
5. Ouvrir le carburateur plein gaz et injectez une giclée de WD40 dans le carburateur et dans l'orifice de la bougie (ATTENTION : Portez des lunettes de sécurité pour éviter d'avoir du produit dans les yeux). Si vous utilisez une huile AFTER RUN, suivez les instructions du fabricant.
6. Placez un bouchon en papier ménager dans l'orifice du carburateur et de la bougie pour récupérer le WD40 ou l'huile qui pourrait sortir par les orifices.
7. Connectez votre EZ Start au modèle et faîtes tourner le moteur pendant 10 secondes.
8. Enlevez les bouchons en papier et recommencez les étapes 5 à 7 encore 2 fois.
9. Nettoyez et huilez le filtre à air pour qu'il soit prêt pour la prochaine fois
10. Installez la bougie, le fil d'alimentation et remettez en place votre filtre à air.

VIDER UN MOTEUR NOYE

Si le moteur est trop amorcé durant un démarrage, alors il peut être nettoyé par le carburant. Lorsqu'un moteur est noyé, il ne peut plus tourner dû à l'excès de carburant dans la chambre de compression bloquant le piston. Utilisez la procédure suivante pour vider le moteur.

1. Débranchez le fil bleu de la bougie.
2. Déposez la bougie et son joint avec la clé à bougie fournie avec le modèle. Une clé à tube de 8mm peut aussi convenir.
3. Retournez le modèle à l'envers et branchez le système EZ Start.
4. Appuyez sur le EZ Start pendant plusieurs secondes pour débarrasser le moteur du surplus de carburant. Ne regardez pas l'orifice de la bougie pendant que le moteur tourne ou vous pourriez être aspergé de carburant sur votre visage.

5. Remettez votre modèle à plat et remontez la bougie sans oublier le joint.
6. Connectez le fil bleu sur la bougie.
7. Branchez le système EZ Start.
8. N'amorcez pas votre moteur, mettez le carburateur à mi gaz et appuyez sur le bouton de l'EZ Start. Le moteur doit démarrer immédiatement.

PISTON BLOQUE AU POINT MORT HAUT (PMH)
Le point mort haut (PMH) est la position où le piston est le plus haut dans la chemise conique. Parfois le moteur peut être bloqué dans cette position. Cela arrive le plus souvent sur des moteurs neufs durant la période de rodage, mais cela peut arriver à d'autres moments. Si votre moteur est bloqué au PMH, utilisez la procédure suivante :
1. Déposer la bougie avec l'outil fourni ou une clé à tube de 8mm et vérifiez que le piston est au sommet de sa course.
2. Retournez votre REVO à l'envers et repérez le volant moteur dans la découpe du châssis. Introduisez un tournevis plat comme montré sur la photo entre le châssis et le volant moteur. En utilisant le châssis comme point d'appui, faîtes tourner le volant moteur en sens anti horaire en appuyant sur le tournevis. Le volant doit tourner, débloquant le piston de la chemise.
3. Mettez quelques gouttes d'huile de vaseline dans l'orifice de la bougie pour lubrifier la chemise et le piston. Ne mettez pas trop d'huile. Un excès d'huile pouvant causer un blocage hydraulique. Vérifiez que le démarreur fonctionne et fait tourner le moteur sans la bougie.
4. Tournez le volant pour amener le piston au point mort bas puis remontez la bougie et son joint. Reconnectez le fil bleu sur la bougie.
5. Votre moteur doit redémarrer avec votre EZ Start.

Page 39
Le présent guide de réglages avancés vous ouvre les secrets de la technologie de pointe appliquée au Revo. Suivez les consignes pour exploiter tout le potentiel de performance du Revo.

REGLAGES DE LA SUSPENSION ET L'ALIGNEMENT
Réglage de la roulette
L'angle de chasse de la suspension avant peut être utilisé pour régler les capacités de sous-virage (la poussée) ou de survirage du modèle. En général, l'augmentation de l'angle de chasse amène le camion dans une situation de survirage (plus de traction aux roues avant, moins de traction aux roues arrière). La réduction de l'angle de chasse produit une tendance vers le sous-virage (poussée dans les virages). Par défaut, l'angle de chasse de la suspension avant est établi à 10 degrés. L'angle de chasse de la suspension arrière arrière n'est pas réglable. L'angle de chasse de la suspension avant peut être réglé de 5 à 15 degrés. Réglez l'angle de chasse en plaçant les cales sur les bras supérieurs de la suspension avant, comme indiqué dans le tableau à droite.

Cales de réglage de l'angle de chasse (2 avant, 2 arrière)
Numéro & de position des cales de réglage de l'angle de chasse (bras de suspension avant supérieur)

Roulette	**Devant le palier de l'axe d'articulation du battant**	**Derrière le palier de l'axe d'articulation du battant**
5,0°	Néant	Quatre
7,5°	Un	Trois
10,0°	Deux	Deux
12,5°	Trois	Un
15,0°	Quatre	Néant

L'angle de chasse et la variation de pince
La variation de pince est une modification indésirable de l'angle de direction des roues avant se produisant lorsque la suspension effectue sa course verticale. Cela peut mener à l'instabilité et imprévisibilité du camion. La variation de pince est influencée par la position de l'embout du tirant extérieur sur le porte-essieu. Par défaut, le positionnement des tirants élimine la variation de pince (environ 3/100 degrés à travers toute la course). Lorsque l'angle de chasse est modifié, l'embout du tirant extérieur doit être repositionné sur le porte-essieu afin de garder sa géométrie et la variation de pince zéro. Le réglage se fait à l'aide des cales et des billes creuses fournies avec le véhicule. Référez-vous au diagramme de l'élimination de la variation de pince à la page 40 et, après avoir trouvé le bon angle de chasse, identifiez la position correcte des tirants extérieurs. Les tirants une fois positionnés correctement, la géométrie d'usine sera conservée et tout changement indésirable de l'angle de direction causé par la variation de pince sera éliminé.

Centre de roulis
Chaque bras de suspension sera monté dans un des deux orifices situés sur les cloisons. Le centre de roulis du véhicule peut être élevé en montant le bras de suspension supérieur dans l'orifice inférieur. Cela rend plus rigide le roulis du véhicule (effet similaire à l'installation de barres antiroulis). En ajoutant de la résistance au roulis à un bout du véhicule, l'autre bout gagne en adhérence. Par exemple, augmenter la résistance au roulis à l'arrière en installant les bras supérieurs dans les orifices inférieurs donne plus d'adhérence et même plus de manoeuvrabilité aux roues avant. En installant les bras supérieurs dans les orifices inférieurs à l'avant et à l'arrière, vous augmentez aussi la résistance totale au roulis sans changer le comportement du véhicule. Les bras sont installés dans la position supérieure par défaut afin de rendre le camion plus facile et plus flexible à conduire et moins susceptible de patiner dans les virages. Les orifices inférieurs doivent être utilisés pour les courses sur piste. **Note :** Lorsque les bras de suspension supérieurs sont montés aux orifices inférieurs, les embouts de tirant extérieurs à l'avant et les tirants arrière doivent être repositionnés pour éliminer la variation de pince. Référez-vous au diagramme de l'élimination de la variation de pince à la page 26 et, après avoir trouvé la bonne combinaison de suspension (angle de chasse et centre de roulis), identifiez la position correcte des tirants extérieurs avant et des tirants arrière. Le réglage se fait à l'aide des cales et des billes creuses fournies avec le véhicule.

Culbuteurs (taux progressif / course de la suspension)
Un des aspects les plus passionnants de la suspension de l'REVO est l'amortisseur (atténuateur) intérieur qui se sert de culbuteurs pivotants pour traduire la course verticale de la roue en mouvement linéaire de l'amortisseur. Les culbuteurs peuvent être modifiés pour augmenter ou diminuer la course maximale de la roue et pour changer le taux progressif de la suspension. Le taux progressif détermine la variation de la force produite par la compression des ressorts au niveau de la roue (force à la roue) en fonction de la course de la suspension (ou la course verticale de la roue). Dans un système à suspension progressive, la force à la roue augmente de plus en plus rapidement au fur et à mesure que la suspension est comprimée. C'est comme si plus l'on comprime la suspension, plus le ressort de l'amortisseur se raidit de plus en plus. Dans un système à suspension linéaire, la force à la roue augmente de façon linéaire au fur et à mesure que la suspension est comprimée. Le ressort n'est pas plus raide, même lorsque la suspension est entièrement comprimée. Cette suspension donne une sensation très « veloutée », car la course de la suspension semble sans fin.

Page 40

Bras oscillant	**Course totale**	**Taux progressif**
Progressif 1	90mm (60mm vers le haut/30mm vers le bas)	Bas
Progressif 2	90mm (60mm vers le haut/30mm vers le bas)	Moyen
Progressif 3	90mm (60mm vers le haut/30mm vers le bas)	Haut
Course longue	120mm (80mm vers le haut/40mm vers le bas)	Bas

Quatre ensembles de bras oscillants de culbuteur sont disponibles pour le REVO. Tous les bras oscillants à l'exception des bras à longue course permettent à la roue d'effectuer une course totale de 90mm en plan vertical. À partir du niveau de véhicule, la roue peut se déplacer 60mm en haut (bosse) et 30mm en bas (abaissement). Les bras oscillants à longue course prolongent la course totale jusqu'à 120mm. Le taux progressif peut être augmenté ou diminué en installant de différents bras oscillants. Les culbuteurs sont marqués de Progressif 1 au Progressif 3. Les culbuteurs Progressif 1 fournissent un taux progressif réduit qui maintient une force atténuante constante à travers toute la course de la suspension. Ce sont les meilleurs pour les terrains très accidentés qui stimulent au maximum les articulations de la suspension. Les culbuteurs Progressif 3 améliorent les virages à grande vitesse sur des surfaces lissent, en donnant une

sensation de fermeté accrue. Le roulis de la carrosserie, le plongeon en freinage et le cabré arrière sont également réduits. Changez toujours tous les quatre culbuteurs ensemble. Ne mélangez pas les taux et la course.
Si vous utilisez des culbuteurs à taux progressif réduit, il se peut que vous ayez besoin de ressorts plus rigides pour maintenir une précharge et une hauteur de fonctionnement corrects. Le dispositif de réglage de la précharge du ressort sur chaque amortisseur est conçu pour des réglages mineurs. Si le dispositif de réglage doit être rabaissé complètement (pour comprimer le ressort) afin de maintenir le niveau de véhicule correct, vous devez utiliser un ressort plus rigide.

Le diagramme ci-dessous démontre l'effet de divers bras oscillants sur la force à la roue lorsque la suspension est comprimée. Au taux progressif, la force à la roue est légère d'abord et augmente au fur et à mesure que la suspension est comprimée.

Diagramme d'élimination de la variation de pince
Les illustrations et le tableau suivants montrent en détail la position de l'embout extérieur pour les divers réglages de l'angle de chasse et du centre de roulis afin d'éliminer les variations de pince. Vous avez reçu les cales et les billes creuses nécessaires pour régler la variation de pince avec le véhicule.
AVANT

Installation de l'embout de tirant extérieur	**Roulette**					**Orifice de fixation du bras de suspension sur la cloison avant**
	5°	**7,5°**	**10°**	**12,5°**	**15°**	
Bille creuse standard					•	Supérieur
Cale mince Cale épaisse				•		Inférieur
Cale mince Bille creuse standard				•		Supérieur
Cale épaisse			•			Inférieur
Grande bille			•			Supérieur
creuse centrale		•				Inférieur
Cale épaisse		•				Supérieur
Bille creuse standard Cale mince	•					Inférieur
Cale épaisse Cale mince Bille creuse standard	•					Supérieur

ARRIERE
Les illustrations et le tableau suivant détaillent la position de la biellette de carrossage de la suspension arrière. En fonction de l'emplacement de montage du triangle arrière dans le carter de différentiel (centre de roulis) et de l'effet désiré du carrossage, les réglages suivants doivent être adoptés.

Installation de l'embout de tirant extérieur	**Orifice de fixation du bras de suspension sur la cloison avant**
Inférieur long Bille creuse	Supérieur
Central long Bille creuse	Inférieur

Page 41
REGLAGE DES AMORTISSEURS
Pistons d'amortisseur
Les pistons d'amortisseur peuvent être remplacés avec les pistons optionnels disponibles pour changer le niveau d'atténuation. L'on peut utiliser des pistons optionnels à orifices de dérivation plus grands ou plus petits (1, 2 ou 3) que les pistons originaux pour diminuer ou augmenter l'atténuation. Ne changez les pistons que s'il n'y a qu'un poids d'huile d'amortisseur disponible. L'E-Revo est équipé d'usine de pistons #1 à l'avant et de pistons #2 à l'arrière.

Démontage des amortisseurs
Les amortisseurs doivent être enlevés du véhicule et démontés pour changer les pistons. Utilisez les vues éclatées de l'amortisseur accompagnant le modèle pour faciliter l'assemblage.
1. Enlevez le ressort et la coupelle d'appui inférieure de l'amortisseur.
2. Enlevez le couvercle de l'amor-tisseur (A) et videz toute l'huile du corps de l'amortisseur.
3. Enlevez le couvercle inférieur (B) et le joint torique en x du corps de l'amortisseur.
4. Utilisez une pince coupante de côté pour saisir la tige d'amortisseur juste au-dessus de l'embout (C). Enlevez l'embout de la tige d'amortisseur à l'aide de l'outil de suspension (C).
5. Enlevez la tige d'amortisseur avec le piston par le dessus du corps.

Montage des amortisseurs
1. Remplacez le piston original avec le piston optionnel souhaité. Faites attention à ne pas perdre la petite rondelle située au-dessous du piston.
2. Placez le nouveau piston sur la tige de l'amortisseur au-dessus de la petite rondelle. Saisissez le filet de la tige avec la pince coupante de côté ou la pince à bec effilé et serrez l'écrou avec la clé en croix pour fixer l'ensemble.
3. Insérez la tige d'amortisseur dans le corps d'amortisseur jusqu'à ce que le piston touche le fond.
4. Lubrifiez la tige et le joint torique en x avec de l'huile de silicone.
5. Installez le joint torique en x sur la tige et dans l'alésage du corps d'amortisseur.
6. Enlevez le couvercle inférieur à l'aide de l'outil de suspension (B).
7. Faites glisser la butée sur la tige.
8. Saisissez la tige près du filet avec la pince à bec effilé ou la pince coupante de côté et filetez l'embout sur la tige jusqu'à ce qu'il touche le fond (C).
9. Remplissez l'amortisseur d'huile de silicone toute fraîche jusqu'en haut du corps d'amortisseur. Déplacez lentement le piston en haut et en bas (tout en le maintenant submergé dans l'huile) pour relâcher les bulles d'air. Laissez se reposer l'amortisseur pendant quelques minutes pour permettre à toutes les bulles d'air restantes de remonter à la surface.
10. Filetez lentement le couvercle supérieur, la vessie de l'amortisseur installé sur le corps, avec l'outil de suspension (A). L'huile excédentaire s'écoule du petit trou du couvercle. Serrez le couvercle jusqu'à l'ergot. A l'aide de la clé d'amortisseur en acier fournie, tenez bien le corps d'amortisseur tout en serrant.
11. Remontez la coupelle d'appui inférieure du ressort et le ressort d'amortisseur.

REGLAGE DE LA TRANSMISSION ET DES DIFFERENTIELS
Régler l'entre-dent
Le ratio de transmission du REVO peut-être réglé différemment afin d'augmenter ou de diminuer la vitesse de pointe et les accélérations. La modification du ratio s'opère en changeant la cloche d'embrayage du moteur et/ou la couronne de transmission. Le REVO est équipé d'origine d'une cloche d'embrayage de 14 dents et d'une couronne de 38 dents. Cette combinaison fournit un bon compromis entre vitesse et accélération. Les couronnes et cloches optionnelles sont listées dans le paragraphe dédié aux pièces détachées. Référez-vous à la page 42 pour obtenir les combinaisons possibles.

Régler les rapports de la boîte de vitesse
Le REVO est équipé d'une boîte deux vitesses réglable en modifiant les couronnes. Cela nécessite un démontage de la transmission (référez-vous aux instructions détaillées figurant sur le site www.traxxas.com). Des pignons présentant un faible nombre de dents procureront une forte accélération au détriment de la vitesse de pointe tout en réduisant le nombre de tours par minute pour le passage du deuxième rapport. Un nombre de dents plus élevé sera destiné pour des espaces plus importants et la vitesse de pointe sera accrue au détriment des accélérations.

Page 42

Réglage des différentiels à engrenage hermétique

Les différentiels avant et arrière du Revo permettant aux roues gauches et droites de tourner à des vitesses différentes pour que les pneus ne glissent ni n'éraflent la surface de roulement. Le rayon de braquage sera ainsi réduit, mais la performance de la direction augmentera.

Le rendement des différentiels peut être réglé en fonction des conditions de pilotage et de performance requises. Les différentiels sont remplis de liquide de silicone et sont scellés pour préserver un rendement constant à long terme. Changer l'huile du différentiel avec de l'huile à degrés inférieurs ou supérieurs de viscosité modifie le rendement des différentiels. Mettre de l'huile plus visqueuse ans le différentiel réduit la tendance de transférer l'énergie du moteur vers la roue, dans des conditions d'adhérence minimum. Ceci est visible lorsque vous prenez des virages brusques sur des surfaces lisses. Les roues en décharge à l'intérieur du virage ont le moindre degré d'adhérence et tendent à tourner à des rpms extrêmement élevées. L'huile plus visqueuse (plus épaisse) fait agir le différentiel comme un différentiel à glissement limité, distribuant une puissance égale aux roues gauches et droites. En général le Revo préfère de l'huile plus visqueuse lorsqu'il doit grimper, ramper sur des rochers ou rouler sur des surfaces à adhérence réduite. Note : Une huile plus lourde détermine le transfert égal de la puissance même si un pneu - ou plusieurs - ne touche pas la terre. Le véhicule est ainsi plus susceptible d'être renversé.

Par fabrication, les deux différentiels sont remplis de l'huile de silicone SAE à viscosité de 30.000W. Mettez toujours de l'huile de silicone dans les différentiels. Traxxas commercialise de l'huile SAE à viscosité de 10.000W et 50.000W (voir la liste des pièces). Les différentiels doivent être enlevés du véhicule et démontés pour changer ou remplacer l'huile.

Installation des culbuteurs à longue course

Utilisez les vues éclatées accompagnant le modèle pour faciliter l'assemblage. Tous les culbuteurs sont prévus d'étiquettes identifiant leur position: AD (avant à droite), AG (avant à gauche), DD (derrière à droite) et DG (derrière à gauche). Note : Le système d'échappement doit être enlevé pour gagner l'accès aux bras oscillants arrière.

1. Enlevez les amortisseurs

Enlevez les vis fixant les amortisseurs aux supports d'amortisseur sur le châssis et aux bras oscillants.

2. Installez les ressorts d'amortisseur à longue course

Remplacez tous les quatre ressorts d'amortisseur à course de 90mm avec les quatre ressorts d'amortisseur à longue course de 120mm. Les ressorts d'amortisseur avant sont marqués par un point argenté et les ressorts d'amortisseur arrière sont identifiés par un point bleu.

3. Installez les ressorts d'amortisseur à longue course

Remplacez les bras de culbuteur à course de 90mm avec les bras à longue course en enlevant les quatre vis à tête ronde de 4x6 des poteaux de pivot. Enlevez les roulements à billes de 5x11 des bras oscillants. Installez les mêmes roulements à billes de 5x11 dans les bras à longue course. Fixez les bras à longue course aux pivots avec les même vis à tête ronde de 4x6.

4. Localisez les tiges-poussoir

Vérifiez que toutes les quatre tiges-poussoir sont positionnées et fixées dans la position centrale (marquée LT) sur les bras de suspension.

5. Remontez les amortisseurs

Remontez tous les quatre amortisseurs à leur place.

Page 43

GUIDE DE CONFIGURATION AVANCEE DE LA TQi 2,4GHz

Votre émetteur Traxxas possède un bouton multifonction programmable qui peut être utilisé pour commander différentes fonctions avancées de l'émetteur (réglé d'usine sur sensibilité de la direction voir page 13). L'accès au menu de programmation s'effectue à l'aide des boutons MENU et SET de l'émetteur et en contrôlant les signaux d'une led. Un menu arborescent se trouve page 45. Essayez les différents réglages pour voir s'ils augmentent les qualités de votre pilotage.

Sensibilité des gaz (exponentiel des gaz)

Le bouton multifonction peut commander la sensibilité des gaz. Cette fonction travaille de la même manière que la sensibilité de direction décrite (page 13) mais les effets ont lieu sur la canal des gaz. Seule la marche AVT est réglable, le frein et la marche ARR restent linéaires quelques soit le réglage de sensibilité des gaz.

Pourcentage de direction (Dual rate-double débattement)

Le bouton multifonction peut commander la valeur (pourcentage) du débattement de la direction. En tournant le bouton multifonction en sens horaire à fond donnera un débattement maxi de la direction. En tournant le bouton multifonction en sens anti-horaire diminue le débattement de la direction. Note: Tourner le bouton sens anti-horaire au maxi donne un débattement nul. Soyez informés que les réglages de butées définissent un débattement maxi. Si vous réglez le pourcentage à 100% en agissant sur le bouton multifonction, le servo se déplacera jusqu'à la butée mais ne la dépassera pas. De nombreux pilotes règlent les doubles débattements de sorte qu'ils aient suffisamment de direction nécessaire à des virages serrés, rendant le pilotage du modèle plus facile durant le reste de la course. Réduire le débattement de la direction peut être utilise pour conduire des véhicules sur surface accrocheuses ou limiter la direction en course ovale ou les grands débattements de direction ne sont pas nécessaires.

Pourcentage de freinage

Le potentiomètre multi-fonctions peut être configuré pour contrôler la course du servo des gaz sur un modèle à propulsion thermique. Les modèles à propulsion électrique n'ont pas de servo pour freiner mais la fonction de pourcentage de freinage fonctionne de la même façon sur les modèles électriques En tournant complètement le potentiomètre multi-fonctions dans le sens des aiguilles d'une montre, vous obtiendrez un freinage maximal ; en tournant le potentiomètre dans le sens inverse de aiguilles d'une montre, vous réduirez la puissance du freinage (Remarque : en tournant complètement le potentiomètre dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, vous n'aurez plus aucun freinage).

Trim des gaz

Paramétrer le potentiomètre multi-fonctions pour vous en servir en tant que trim des gaz vous permettra d'ajuster la position du neutre des gaz pour éviter tout risque de freinage inopiné ou de mise des gaz lorsque la gâchette de l'émetteur est au neutre. Remarque : Votre émetteur est équipé d'un mode de détection du trim des gaz pour éviter tout incident lié à une perte de contrôle. Jetez un oeil sur la colonne pour obtenir plus d'informations.

Direction et Fins de course

L'émetteur TQ 2,4GHz vous permet de choisir la limite de la course des servos (ou sa fin de course), d'obtenir des courses gauche et droite indépendantes et autonomes (sur la voie de direction) et la course des gaz / frein (sur la voie des gaz). Cela vous permet de peaufiner les réglages du servo pour éviter tout incident causé par le mouvement du servo de direction ou par les tringleries de gaz (dans le cas d'un modèle à propulsion thermique) car ils auraient dépassé leurs limites mécaniques. Le réglage des fins de course que vous sélectionnez devra représenter une course optimale du servo ; les fonctions de pourcentage de direction ou de pourcentage de freinage n'interviennent pas sur les réglages de fins de course.

Direction et Sub-Trim des gaz

La fonction Sub-Trim est utilisée pour régler précisément le neutre du servo de direction ou celui des gaz dans le cas où même avec le trim à « zéro », le servo n'est pas centré. Lorsqu'il est sélectionné, le Sub-Trim permet des réglages très fins de la tête du servo afin de le mettre avec précision au neutre. Réglez toujours à zéro le trim de direction avant de réaliser les réglages finaux (s'ils sont requis) à l'aide du Sub-Trim. Si le trim des gaz a été réglé précédemment, le trim des gaz devra être reprogrammé à « zéro » avant de réaliser les réglages finaux à l'aide du Sub-Trim.

Activer le verrouillage

Une fois que vous avez effectué tous ces réglages et qu'ils vous conviennent, vous pouvez désactiver le potentiomètre multi-fonctions afin qu'aucun de vos réglages ne puisse être modifié. Cela est particulièrement pratique lorsque vous faites fonctionner plusieurs véhicules avec un seul émetteur via le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles.

Réglages multiples et potentiomètre multi-fonctions

Il est important de remarquer que les réglages effectués avec le potentiomètre multi-fonctions se superposent les uns aux autres. Par exemple, si vous assignez le potentiomètre multi-fonctions pour régler le pourcentage de la direction et que vous le paramétrez à 50%, puis ensuite que vous réassignez le potentiomètre pour contrôler la sensibilité de la direction, l'émetteur va se souvenir du pourcentage de réglage de la direction. Le réglage que vous appliquerez à la sensibilité de la direction sera de 50% conformément à ce que vous avez sélectionné précédemment. Désactivez le potentiomètre multifonctions pour éviter au potentiomètre d'interférer sur les réglages futurs, mais le dernier réglage du potentiomètre multi-fonctions sera encore opérationnel.

SYSTEME TRAXXAS D'APPAIRAGE MEMORISABLE DES MODELES
Le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles est une caractéristique exclusive et brevetée de l'émetteur TQi 2,4GHz. Chaque fois que l'émetteur est appairé à un nouveau récepteur, il sauvegarde ce récepteur dans sa mémoire avec tous les réglages qui lui sont propres. Lorsque l'émetteur et le récepteur appairé sont mis sous tension, l'émetteur fait parvenir automatique au récepteur tous les réglages. Il n'est pas nécessaire de sélectionner un véhicule parmi une liste de modèles mémorisés.

i – Recommencer : Restaurer les réglages d'usine par défaut
Lorsque vous programmez votre émetteur TQi 2,4GHz, il se peut que vous souhaitiez faire « table rase » et de recommencer à partir d'une configuration d'origine. Suivez les étapes ci-dessous pour restaurer les réglages d'usine :
1. Eteignez l'émetteur.
2. Appuyez et maintenez en même temps les boutons MENU et SET.
3. Mettez sous tensions l'émetteur.
4. Relâchez les boutons MENU et SET. La LED de l'émetteur va se mettre à clignoter en rouge.
5. Appuyez sur le bouton SET pour effacer les réglages. La LED va se mettre à s'illuminer en vert et l'émetteur aura retrouvé sa configuration par défaut.

i – Mode de détection de trim
Lorsque le potentiomètre multi-fonctions est paramétré pour régler le trim des gaz, l'émetteur se souviendra du réglage du trim des gaz. Si le potentiomètre multi-fonctions est déplacé de son réglage d'origine alors que l'émetteur est éteint ou lorsqu'il est utilisé pour piloter un autre modèle, l'émetteur ignorera la position actuelle du potentiomètre. Cela afin d'éviter de perdre le contrôle du modèle. La LED située sur le devant de l'émetteur va se mettre à clignoter rapidement en vert et le trim des gaz (le potentiomètre multi-fonctions) n'interférera pas sur le trim tant qu'il n'a pas retrouvé sa position d'origine mémorisée. Pour restaurer le contrôle du trim des gaz, tournez simplement le potentiomètre multi-fonctions dans une direction jusqu'à ce que la LED s'arrête de clignoter.

GUIDE DE CONFIGURATION AVANCEE DE LA TQi 2,4GHz
! Fonction de sécurité intégrée - Votre système radio de Traxxas est muni d'une fonction de sécurité intégrée qui remet l'accélérateur à la dernière position neutre enregistrée en cas de perte du signal. Les témoins du transmetteur et du récepteur clignotent en rouge rapidement.
Le verrouillage du modèle
Le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles peut stocker jusqu'à 20 modèles (récepteurs) dans sa mémoire. Si vous appairez un 21ème récepteur, le système Traxxas d'appairage effacera de sa mémoire le récepteur le plus ancien (en d'autres mots, le modèle que vous avez utilisé le moins sera effacé). Activer le verrouillage du modèle bloquera le récepteur en mémoire afin qu'il ne soit pas effacé.
Vous pouvez appairer de multiple émetteurs TQi au même modèle rendant possible le fait de prendre n'importe quel émetteur et véhicule (appairés au préalable) de votre collection et de les mettre uniquement sous tension pour les faire fonctionner ensemble. Avec le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles, il n'est plus nécessaire de se souvenir quel émetteur correspond à son modèle et il n'y a plus besoin de sélectionner un véhicule parmi une liste de modèles mémorisés. L'émetteur et le récepteur vont s'en charger automatiquement.

Activer le verrouillage du modèle :
1. Mettez sous tension l'émetteur et le récepteur que vous souhaitez verrouiller.
2. Appuyez et maintenez le bouton MENU. Relâchez-le lorsque la LED se met à clignoter en vert.
3. Appuyez trois fois sur le bouton MENU. La LED va se mettre à clignoter 4 fois en vert et de manière répétée.
4. Appuyez sur SET. La LED va se mettre à clignoter en vert en réalisant un seul flash à intervalle régulier.
5. Appuyez une fois sur le bouton SET. La LED va se mettre à clignoter en rouge de manière répétée.
6. Appuyez sur le bouton MENU, la LED va se mettre à clignoter deux fois en rouge et de manière répétée.
7. Appuyez sur le bouton SET, la LED va clignoter rapidement en vert. La mémoire est désormais verrouillée.
   Appuyez sur les boutons MENU et SET pour retourner au mode pilotage.
   Remarque : Pour débloquer une mémoire, à l'étape 5 appuyez deux fois sur le bouton SET. La LED va se mettre à clignoter rapidement en vert afin d'indiquer que le modèle est déverrouillé. Pour verrouiller tous les modèles, à l'étape 6 appuyez deux fois sur le bouton MENU puis appuyez sur le bouton SET.

Effacer un modèle :
A un certain point, vous souhaiterez effacer de la mémoire un modèle que vous n'utilisez plus.
1. Mettez sous tension l'émetteur et le récepteur que vous souhaitez effacer.
2. Appuyez et maintenez le bouton MENU. Relâchez-le lorsque la LED se met à clignoter en vert.
3. Appuyez trois fois sur le bouton MENU. La LED va se mettre à clignoter quatre fois et de manière répétée.
4. Appuyez une fois sur le bouton SET. La LED va se mettre à clignoter une fois et de manière répétée.
5. Appuyez une fois sur le bouton MENU. La LED va se mettre à clignoter deux fois de manière répétée.
6. Appuyez sur le bouton SET. La mémoire est sélectionnée pour être effacée. Appuyez sur le bouton SET pour effacer le modèle. Appuyez et maintenez le bouton MENU pour retourner au mode pilotage.

CODES DU TÉMOIN LED DU TRANSMETTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin LED	Nom	Notes
Vert constant	Mode de pilotage normal	Voir des renseignements sur l'utilisation des commandes du transmetteur à la page 12.
Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion	Voir plus de renseignements sur la connexion à la page 13.
Vert à clignotements rapides (0,1 sec allumé / 0,15 sec éteint)	Mode de recherche de l'accélérateur	Tournez le bouton multifonctionnel à droite ou à gauche jusqu'à ce que le témoin cesse de clignoter. Voir plus de renseignements à la page 43.
Rouge à clignotements moyens (0,25 sec alllumé / 0,25 sec éteint)	Alerte de pile faible	Mettez de nouvelles piles dans le transmetteur. Voir plus de renseignements à la page 10.
Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Connexion impossible / Erreur de connexion	Le transmetteur et le récepteur ne sont plus connectés. Arrêtez le système et rallumez-le. Trouvez la source de l'erreur de connexion (par exemple, hors de portée, piles faibles, antenne endommagée).
Schémas de programmation		
ou Numérote (vert ou rouge) puis pause	Position actuelle du menu	Voir l'arbre de menu pour plus de renseignements.
x8 Vert rapide 8 fois	Réglage du menu accepté (sur SET)	
x8 Rouge rapide 8 fois	Menu SET invalide	Erreur d'utilisateur, comme la tentative de supprimer un modèle verrouillé.

CODES DU TÉMOIN LED DU RÉCEPTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin LED	Nom	Notes
Vert constant	Mode de pilotage normal	Voir des renseignements sur l'utilisation des commandes du transmetteur à la page 12.
Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion	Voir plus de renseignements sur la connexion à la page 13.
Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Sécurité intégrée / détecteur de basse tension	Un niveau constant de basse tension dans le récepteur déclenche le système de sécurité intégrée qui assure suffisamment d'énergie pour mettre la servo d'accélération au centre avant de perdre toute l'énergie.

ARBRE DE MENU

L'arbre de menu ci-dessous montre le système de navigation parmi les réglages et les fonctions du transmetteur TQi. Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour entrer dans l'arbre de menu, puis effectuez les commandes suivantes pour naviguer au menu et faire des options.

MENU : Quand vous accédez à un menu, commencez toujours en haut. Appuyez sur MENU pour faire défiler l'arbre de menu. Quand vous avez atteint le fond de l'arbre, vous pouvez revenir en haut en appuyant encore une fois sur MENU.

SET : Appuyez sur SET pour vous déplacer à travers l'arbre de menu et faire des options. Lorsqu'une option est communiquée à la mémoire du transmetteur, le témoin DEL clignote en vert rapidement.

RETOUR : Appuyez sur MENU et SET en même temps pour remonter un niveau dans l'arbre de menu.

SORTIE : Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour sortir de la programmation. Les options que vous avez faites seront enregistrées.

ÉCHO : Maintenez le doigt appuyé sur SET pour activer la fonction « écho ». Écho vous ramène à position actuelle dans l'arbre de menu si vous vous égarez. Par exemple : Si votre position actuelle est Points limite du canal de direction, maintenez le doigt appuyé sur SET pour que le témoin DEL clignote deux fois en vert, une fois en vert, puis trois fois en rouge. L'écho ne change pas vos réglages ou votre position dans la séquence de programmation.

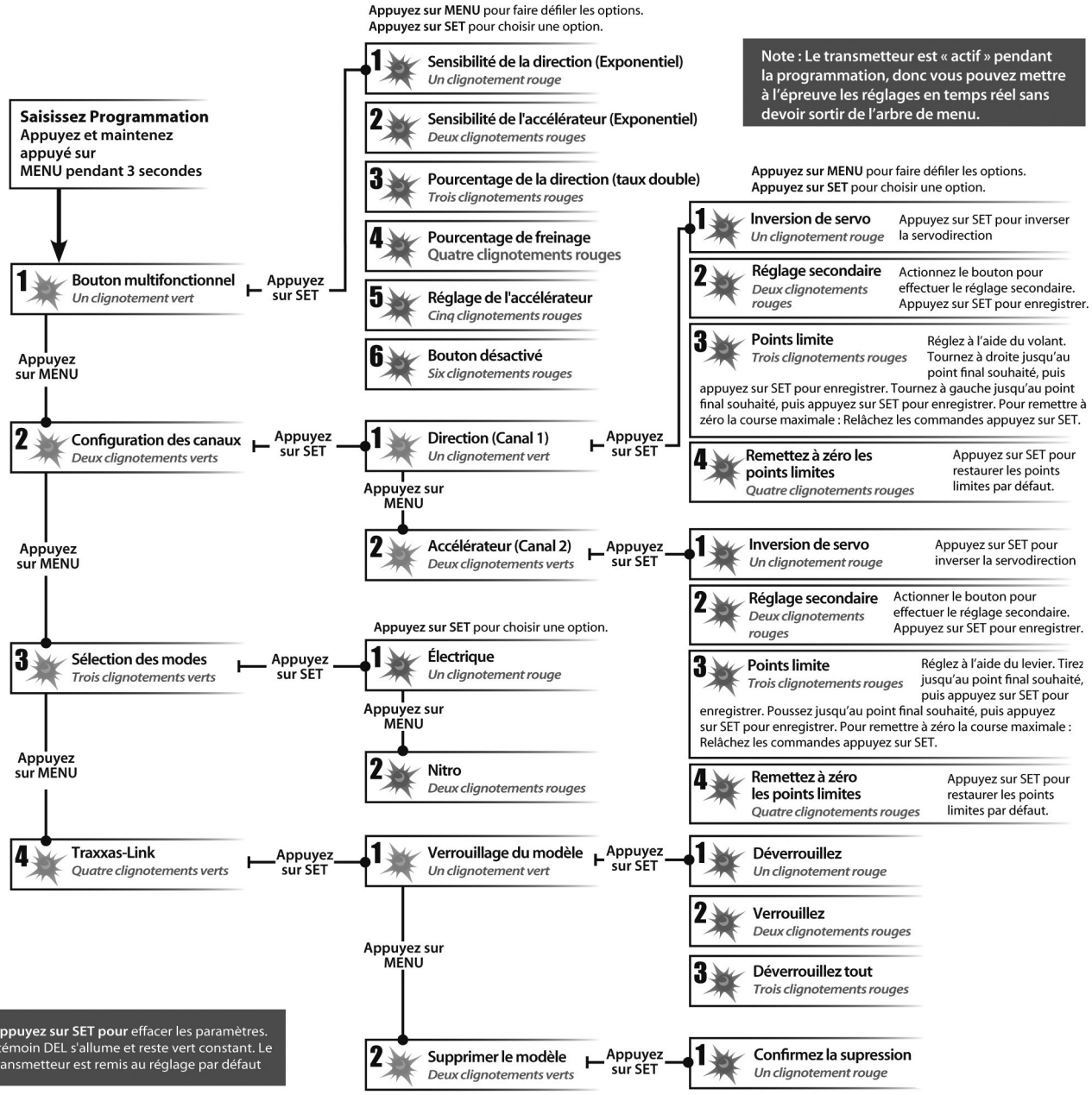
Voici un exemple de la façon d'accéder à une fonction dans l'arbre de menu. Dans l'exemple ci-dessous, l'utilisateur configure le bouton multifonctionnel en tant que commande de direction à taux double.

Comment régler le bouton multifonctionnel pour commander LA DIRECTION À TAUX DOUBLE (%) :

1. Allumez le transmetteur
2. Maintenez le doigt appuyé sur MENU jusqu'à ce que le témoin DEL s'allume en vert. Il clignotera à des intervalles simples.
3. Appuyez sur SET. Le témoin DEL rouge clignote à des intervalles simples pour indiquer que la direction à taux double a été sélectionnée.
4. Appuyez sur MENU deux fois. Le témoin DEL rouge clignote trois fois à plusieurs reprises pour indiquer que le pourcentage de la direction a été sélectionné.
5. Appuyez sur SET pour sélectionner. Le témoin DEL vert clignote 8 fois rapidement pour indiquer que la sélection a réussi.
6. Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour retourner au mode de pilotage.

Restaurer les paramètres par défaut :

Transmetteur ARRÊTÉ	**Maintenez les doigts appuyés sur MENU et SET en même temps**	**Transmetteur ALLUMÉ**	**Relâchez MENU et SET** le témoin clignote d'une couleur rouge.	**Appuyez sur SET pour** effacer les paramètres. Le témoin DEL s'allume et reste vert constant. Le transmetteur est remis au réglage par défaut



Régl. bouton multifonctionnel pour la SENSIBILITÉ DE LA DIRECTION (Expo)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	**App. sur SET pour conf.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
Régl. bouton multifonctionnel pour la SENSIBILITÉ DE LA DIRECTION (Expo)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	**App. sur MENU pour conf.** Témoin clign. coul. rouge x2	**App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage				
Régl. bouton multifonctionnel pour comm. LA DIRECTION À TAUX DOUBLE (%) :	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	**App. 2x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x3)	**App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage				
Bouton multifonctionnel réglé pour le POURCEN-TAGE DE FREINAGE (%)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	**App. 3x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x4)	**App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage				
Régl. bouton multifonctionnel pour L'ACCÉLÉRATEUR	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	**App. 4x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x5)	**App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	Régl. bouton multifonctionnel jusqu'à ce que DEL s'all. d'1 coul. verte constante.			
VERROUILLAGE du bouton multifonctionnel	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	**App. 5x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x6)	**App. sur SET pour verr.** DEL clign. coul. verte x8	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage				
INVERSER le sens de la SERVODIRECTION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. sur SET** pour inverser la servodirection	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage			
RÉGLAGE SECONDAIRE de la SERVODIRECTION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x2)	**Util. bouton multifonctionnel** pour régl. position neutre	**App. sur SET** pour enreg. position	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	
RÉGLAGE des POINTS LIMITES de la SERVODIRECTION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. 2x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x3)	**Tourn. volant** pour régl. course max. à gauche et à droite	**App. sur SET** pour enreg. chaque position	**Tourn. volant** pour mettre à l'épreuve les réglages	SI LES POINTS LIMITES SONT CORRECTS : **App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage — SI LES POINTS LIMITES DOIVENT ÊTRE CHANGÉS : **App. sur SET** et répét. étapes 6-8
Remettre les POINTS LIMITES de la SERVODIRECTION au réglage par défaut	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. 3x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (4x)	**App. sur SET** pour remet. points limites à 0	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage		
INVERSER le sens de la servo D'ACCÉLÉRATION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App; sur SET** pour invers. servodirection	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage		
RÉGLAGE SECONDAIRE de la servo D'ACCÉLÉRATION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x2)	**Util. bouton multifonctionnel** pour régl. position neutre	**App. sur SET** pour enreg. position	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage
RÉGLAGE des POINTS LIMITES de la servo D'ACCÉLÉRATION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. 2x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x3)	**Action. accélérateur** pour régl. niveau max. souhaité d'accélération/frein	**App. sur SET** pour enreg. Actionnez le levier pour mettre à l'épreuve	SI LES POINTS LIMITES SONT CORRECTS : **App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage — SI LES POINTS LIMITES DOIVENT ÊTRE CHANGÉS : **App. sur SET** et répét. étapes 7-9
Remettre les POINTS LIMITES de la servo D'ACCÉLÉRATION au réglage par défaut	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. 3x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x4)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	

FORMULES D'ARBRE DE MENU

Pour sélectionner les fonctions et régler le transmetteur TQi sans se référer à l'arbre de menu, allumez votre émetteur, trouvez la fonction dans la colonne gauche que vous souhaitez régler et suivez les étapes correspondantes.

Allumez toujours e transmetteur en premier lieu.

PROGRAMMATION DU TRANSMETTEUR TQi AVEC iPHONE ou iPOD TOUCH D'APPLE

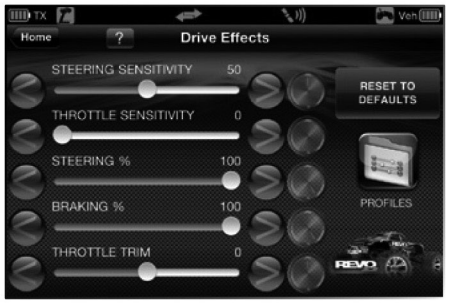
La base d'arrimage de Traxxas (*pièce #6510 - vendue séparément*) pour le transmetteur TQi s'installe dans quelques minutes et transforme iPhone®ou iPod touch® en un puissant outil de réglage vous permettant de remplacer le bouton du transmetteur ou le système de programmation à témoin DEL avec une interface utilisateur graphique en couleurs intuitive, à haute définition.

Traxxas Link

La puissante application Traxxas Link (disponible au magasin Apple App Store) assure le contrôle total du fonctionnement et du réglage du modèle Traxxas avec des graphismes époustouflants et une précision absolue. Installez des capteurs de télémétrie Traxxas Link sur le modèle pour que Traxxas Link affiche des données en temps réel telles que la vitesse, les rpm, la température et la tension de la pile.

Interface intuitive iPhone et iPod touch

Traxxas Link facilite l'apprentissage, la compréhension et l'accès à de puissantes options de réglage. Contrôlez facilement vos effets de pilotage tels que la sensibilité de la direction et de l'accélération ; le rapport de direction ; la force de freinage et le réglage de l'accélération en touchant et déplaçant les curseurs sur l'écran.



Tapez et glissez pour régler la sensibilité de la direction, l'accélérateur, le pourcentage du freinage et bien encore !

Télémétrie en temps réel

Le tableau de bord du Traxxas Link prévu de capteurs s'anime et affiche la vitesse, la tension de la pile, les rpm et la température. Établissez des avertissements de seuil et notez les valeurs maximums, minimums ou moyennes. Utilisez la fonction d'enregistre-ment pour retenir l'image du tableau de bord avec son, de sorte que vous puissiez vous concentrer sur le pilotage sans manquer les moments importants.

Le tableau de bord personnalisable de Traxxas Link affiche en temps réel les rpm, la vitesse, la température et la tension.

Traxxas Link vous permet de gérer 30 modèles

Le système radio TQi suit automatiquement tous les véhicules auxquels il est connecté et tous les paramètres utilisés pour chacun d'entre eux - jusqu'à 30 modèles. Traxxas Link utilise une interface visuelle permettant de nommer les modèles, personnaliser leurs paramètres, joindre des profils et les fixer dans la mémoire. Vous n'avez qu'à choisir un modèle et un transmetteur connecté antérieurement, mettez-les en marche et amusez-vous !

La base d'arrimage du TQi est vendue séparément (pièce #6510). L'application Traxxas Link est fournie par l'intermédiaire du magasin Apple APP pour les appareils mobiles iPhone et iPod touch. Les appareils iPhone et iPod touch ne sont pas fournis avec la base d'arrimage du TQi.

Pour plus de renseignements sur la base d'arrimage du TQi et l'application Traxxas Link, visitez *Traxxas.com*

Download Now!

TRAXXAS LINK

Available on the App Store

Made for iPod iPhone

Fabriqué pour
· iPod touch (4e génération)
· iPod touch (3e génération)
· iPod touch (2e génération)
· iPhone 4S
· iPhone 4
· iPhone 3GS
· iPhone 3G

« Fabriqué pour iPod » et « Fabriqué pour iPhone » signifient qu'un accessoire électronique a été conçu spécifiquement pour se connecter à l'iPod et respectivement à l'iPhone et que le producteur l'a certifié conforme aux normes de fonctionnement d'Apple. Apple n'est pas responsable de l'utilisation de cet appareil ou de sa conformité avec les normes de sécurité et à la règlementation en vigueur. Veuillez noter que l'utilisation de cet accessoire avec iPod et iPhone peut affecter la qualité de la communication sans fil.

iPhone et iPod touch sont des marques déposées d'Apple Inc., enregistrées aux États-Unis et dans d'autres pays.